Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 40 / 15. SEPTEMBER 2021

McLaren-Doppelsieg in Monza

Titel-Duell total eskaliert

56 Seiten

IndyCar in Portland

Palou wieder Tabellenführer

IMSA in Laguna Seca

Acura auf dem Weg zum Titel?

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 40



Langstrecke Nürburgring – Lauf 7

Manthey-Porsche siegt beim Comeback



WRC: Rallye Akropolis

Kalle Rovanperä feiert zweiten WM-Erfolg



Motorrad-WM in Aragón

Francesco Bagnaia ringt Márquez nieder

Inhalt

Automobil:

Formel 1 McLaren feiert einen Doppelsieg in Monza **S. 4**

Formel 1 Zahlen, Daten und Fakten zum GP Italien **S. 6**

Formel 1 Wie Hamilton und Verstappen um die WM fighten **S. 8**

Formel 1 Aus dem Fahrerlager, Kommentar und News **S. 10**

Formelsport Viel Action bei der Formel 2 in Monza **S. 12**

Formelsport IndyCar: Palou nach Sieg wieder Tabellenführer **S. 14**

Sportwagen Die IMSA-Serie zu Gast in Laguna Seca **S. 16**

Sportwagen Grello-Sieg beim NLS-Saisonhighlight **S. 18**

Sportwagen Audi-Duo Halbzeitmeister im GT Masters **S. 20**

Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 23**

Rallye-WM Rovanperä siegt, Ogier weiter auf WM-Kurs **S. 24**

Rallye-WM WRC2 Griechenland und weitere Hintergründe **S. 28**

Rallye Dinkel gewinnt DRM-Lauf in Cimbern – neuer Leader **S. 31**

Tourenwagen TCR Germany Lausitzring, Nachrichten **S. 32**

Breitensport Besuch und Gaststart im Histo Cup Austria **S. 36**

Motorrad:

MotoGP Bagnaia siegt in Aragón, plus News und Ergebnisse **S. 38**

Moto2-WM Fernández siegt trotz einer gebrochenen Hand **S. 42**

Moto3-WM Deniz Öncü verpasst knapp ersten WM-Sieg **S. 44**

Historie Ernst Degner: Mit MZ-Know-how zum WM-Titel **S. 46**

Motocross-WM Herlings gewinnt auch zweiten Afyon-Event **S. 48**

Offroad MX Masters, Hard Enduro, Speedway-WM & News **S. 50**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**



16 IMSA-Meisterschaft in Laguna Seca: Machtdemonstration von Acura

IMSA

42 Moto2-WM in Aragón: KTM feiert vorzeitig den Team-Titel

KTM

MOTORSPORT IMAGES

14 IndyCar in Portland: Palou schlägt zurück

Editorial

Die GT3-Autos wurden auf der Nürburgring-Nordschleife abermals eingebremst, weil sie zu schnell seien. Aber was heißt denn genau „zu schnell“?

Vor dem siebten Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie wurde die Balance-of-Performance-Tabelle gründlich überarbeitet. Bei allen GT3-Autos führten Anpassungen zu rund 6–8 PS Leistungsreduzierung (ca. drei Sekunden). Ungewöhnlich, denn normalerweise gibt es nach dem 24h-Rennen nur noch Feinjustierungen.

Woher wehte der Wind? Man hörte aus den Reihen des Deutschen Motor Sport Bunds (DMSB), die GT3 seien zu schnell und deshalb müsse man aufgrund der bevorstehenden Streckenabnahme reagieren. Die FIA allerdings, die ja auch für die Abnahme verantwortlich ist, blieb leise und meldete sich bisher nicht. Der ADAC Nordrhein reagierte trotzdem und bremste die GT3-Klasse etwas ein, um nicht schon wieder einen verzerrenden Hickhack vor dem 24h-Rennen zu haben.

Es ist ein Déjà-vu. Alle paar Monate kommt die Diskussion auf, die GT3-Klasse sei zu schnell auf der Nordschleife. Der DMSB macht das wohl an Rundenzeiten fest. Nur was sagen allein die Rundenzeiten über das Risiko aus? Und wo liegt die Schallmauer, ab der es in Rundenzeiten gemessen „zu schnell“ oder zu gefährlich wird?

Tatsächlich gab es bei der Doppelveranstaltung der NLS im Training zum zweiten Rennen am Sonntag einen neuen inoffiziellen Rundenrekord von 7.51,807 Minuten von Christian Krognes im Walkenhorst-BMW. Dabei waren die Bedingungen durch den Grip vom Rennen am Vortag natürlich ideal.

Schaut man genauer hin, ist es die Strecke, die sich über die Jahre aufgrund neuen Belags verbessert hat und so schnellere Rundenzeiten ermöglicht. Plus die Reifenentwicklung, die allerdings eingeschränkt wurde. Die Autos selbst sind nicht das Thema.

Generell stellt sich die Frage, wie man „zu schnell“ überhaupt definiert. Seit dem Abheben des Nissan GT-R an der Quiddelbacher Höhe im Jahr 2015 haben wir keine heftigen Unfälle mit GT3-Autos mehr gehabt. Danach wurden entsprechende Maßnahmen wie etwa ein Anti-Lift-System umgesetzt. Natürlich ist all das keine Garantie, dass nicht wieder etwas passieren kann. Aber spielen nicht eher Faktoren wie unerfahrene Piloten, Missverständnisse und Übermut eine Rolle? Auch hier hat man mit der Nordschleifen-Permit schon einiges auf den Weg gebracht. Und langsamere GT3-Autos machen nur Sinn, wenn sie nicht von kleineren Klassen auf der Geraden überholt werden und so zusätzliches Risiko entsteht, weil sie kontern müssen.

Unter der Prämisse, maximale Sicherheit haben zu wollen, dürften GT3-Autos auch nicht durch Eau Rouge fegen. Dort passiert weitaus mehr als auf der Nordschleife. Nur wer hat schon maximale Sicherheit im Motorsport? Und machen drei Sekunden langsamere Rundenzeiten den Unterschied? Sollten allerdings die Fahrer irgendwann aufbegehren, es sei zu gefährlich, müssen wir hinhören.

Bianca Leppert
Redakteurin



48 **Motocross-WM in der Türkei: Tim Gajser weiter auf Titelkurs**

SHOTBYBAVO



MSa-Paddock



FORMEL 1 IN MINIATUR
Nico Hülkenberg verhandelt mit Renault, dass er seinen R.S.19 aus dem Jahr 2019 bekommt. MSa-Redakteur Michael Schmidt hat sich dieses Modell schon in Monza besorgt. Leider nicht im Original. Bei ihm reicht es nur zum 1:18-Modell.



FAMILIENANGELEGENHEIT
MSa-Autorin Bianca Leppert war nicht nur beruflich bei NLS 7 eingespannt, sondern drückte auch ihrem Vater Harald und Bruder Ronny die Daumen, die zum ersten Mal gemeinsam mit einem Clio am Start waren.



SPÄTE KLATSCHE
Markus Stier griff in Griechenland erstmals seit 20 Jahren wieder zum Schläger und wähnte sich als klarer Moskito-Tennis-Sieger, um daheim festzustellen, dass die Gegner ihm doch drei Treffer verpasst hatten.



INDIAN SUMMER IN ARAGÓN
MSa-Reporter Imre Paulovits nutzte das gute Frühherbstwetter und reiste mit einer Dauertest-Indian FTR 1200 zum Grand Prix von Aragón. Er hatte viel Sonne und konnte die feinen Straßen der Region genießen.

McLaren ohne Glüc

Auf einen Erfolg von Daniel Ricciardo in Monza hatten vorher wohl nicht einmal die härtesten Fans des Australier gewettet. Überschattet wurde der McLaren-Doppelsieg aber vom Crash der beiden WM-Konkurrenten.

Von: **Tobias Grüner**

Wer war schuld am Crash?

Mittlerweile kennen wir das Ritual. Nicht einmal zwei Monate nach der Kollision in Silverstone krachten Max Verstappen und Lewis Hamilton wieder zusammen. Und wieder gab es hinterher unterschiedliche Sichtweisen, was die Schuldfrage anging. Dabei hätten die beiden WM-Rivalen in Runde 25 eigentlich gar nicht um das gleiche Stück Asphalt kämpfen dürfen. Vier Umläufe zuvor lagen sie noch 4,4 Sekunden auseinander – mit dem McLaren von Lando Norris dazwischen. Doch zwei schlechte Boxenstopps brachten die Streithähne in der ersten Schikane unverhofft zusammen.

Beide lenkten fast gleichzeitig ein. Hamilton innen, Verstappen außen. In der ersten Runde hatte es ein ähnliches Duell mit vertauschten Rollen schon einmal in der Variante Roggia gegeben. Da hatte Hamilton den Notausgang gewählt, als ihm der Platz ausging. Diesmal wurde es für Verstappen eng. Doch der Holländer hielt weiter dagegen. Hamilton wich auch nicht zurück. So kam es, wie es kommen musste: Verstappen rumpelte über die Randsteine. Dann berührten sich die beiden Autos an den Hinterreifen, wodurch es den Red Bull aushebelte und in die Luft schleuderte. Der wilde Ritt über die Airbox und den Halo-Bügel wurde erst vom Kiesbett gestoppt.

Mercedes-Teamchef Toto Wolff sprach anschließend von einem taktischen Foul: „Max wusste, dass er Lewis nicht mehr einholen würde. Da hat er das Risiko im Zweikampf erhöht.“ Kollege Christian Horner verteidigte seinen Schützling: „Lewis hätte ihm mehr Platz lassen können. Das war für mich ein normaler Rennunfall.“

Die FIA-Kommissare ließen beide Piloten nach dem Rennen antanzen und sprachen schließlich eine Strafe für Verstappen aus. Der WM-Spitzenreiter muss in Sotschi drei Plätze weiter hinten starten. In der Begründung führten die Schiedsrichter an, dass Hamilton den Zusammenprall zwar verhindern konnte, aber Verstappen so weit hinten lag, dass er hätte zurückstecken müssen. Kurz gesagt: Die Kurve gehörte Hamilton. Rennleiter Michael Masi erklärte, wie das Strafmaß zustande kam: „Der Unterschied zu Silverstone ist, dass Hamilton damals weiterfahren konnte. Deshalb gab es eine Zeitstrafe. In Monza schieden beide aus. In solchen Fällen haben wir mit den Teams vereinbart, dass eine Startplatzstrafe für das folgende Rennen angebracht ist.“

Hätte McLaren auch ohne den Crash gewonnen?

Bei McLaren hatte man schon nach dem Sprint mit einem Sieg geliebäugelt. Ricciardo sah seine Chance vor allem am Start. Wie schon im Sprint schoss der Australier perfekt von der Linie weg und übernahm noch vor der ersten Kurve die Führung. Seinem ehemaligen Red-Bull-Teamkollegen bot er im ersten Stint keine Angriffsfläche. Bevor sich für Verstappen eine Chance zum Undercut ergab, machten die McLaren-Strategen in Runde 22 den ersten Zug. Das Auto mit der Startnummer 3 wurde so schnell abgefertigt wie kein anderes an diesem Tag. So hätte sich die Reihenfolge auch bei einem perfekten Stopp von Verstappen eine Runde später wohl nicht geändert. Genau werden wir das aber nie erfahren. Der Holländer fiel nach seinem verpatzten Reifenwechsel erst zurück und dann nach dem Crash ganz aus.

„Wir wussten, dass wir ein konkurrenzfähiges Paket haben und eine Führung auch gegen schnellere Autos verteidigen können. Aber dass wir die Nummer dann so souverän abgespult haben, war doch etwas überraschend. Strategie, Boxenstopps, die Leistung der Fahrer – es hat



XPB

Max Verstappen verliert beim Boxenstopp rund acht Sekunden. Dadurch fand sich der WM-Spitzenreiter plötzlich im Duell mit Lewis Hamilton wieder

k zum Doppelsieg



Daniel Ricciardo und Lando Norris feiern mit McLaren-Boss Zak Brown auf dem Podium. Bottas freut sich nach starker Aufholjagd über Platz 3

XPB

WILHELM

Sebastian Vettel reiste ohne Punkte aus Monza ab. Erst wurde er von Ocon abgedrängt, dann hatte Aston Martin kein Glück beim Boxenstopp-Timing

alles gepasst. Und das, nachdem wir in Zandvoort noch komplett zerstört wurden“, lobte Teamchef Andreas Seidl. Ricciardo sicherte sich im letzten Umlauf sogar noch den Bonuspunkt für die schnellste Rennrunde, was im Jubel an der McLaren-Box komplett unterging. Das zeigte, dass der Australier an der Spitze stets alles unter Kontrolle hatte.

Teamkollege Lando Norris machte 1,7 Sekunden dahinter den ersten McLaren-Doppelsieg seit dem GP Kanada 2010 perfekt. Der Youngster betonte, dass der Erfolg völlig verdient war: „Wenn mal jemand anderes gewinnt, denkt jeder gleich, dass es sich um einen glücklichen Sieg handelte. Aber Daniel lag von Beginn an in Führung und hat das Tempo kontrolliert. Wir haben hier einfach eine gute Arbeit abgeliefert und aus einem schnellen Auto alles rausgeholt.

Was ging beim Verstappen-Stopp schief?

Im Duell mit Ricciardo versuchte Red Bull, Verstappen in Runde 23 so schnell wie möglich abzufertigen. Doch dann blieb das Auto 11,1 Sekunden in seiner Parkposition stehen – acht Sekunden länger als bei einem normalen Stopp. Teamchef Horner sprach anschließend von menschlichem Versagen. „Der Mechaniker vorne rechts hat nicht die Freigabe erteilt, obwohl das Rad längst befestigt war. Das ist sehr ungewöhnlich, weil unsere Jungs normalerweise zu den Schnellsten und Zuverlässigsten gehören.“

Der Grund für das Problem könnte in den kürzlich geänderten Boxenstopp-Regeln liegen. Das Grünlicht auf der Boxenampel darf seit Belgien nicht mehr automatisch durch Sensoren in den Schlagschraubern erfolgen. Die Freigabe muss vom Mechaniker per Knopfdruck gegeben werden. Das hatte der Mann am Rad vorne rechts wohl aus alter Gewohnheit vergessen.

Warum kassierte Pérez eine Strafe?

Das Safety Car hatte Charles Leclerc etwas glücklich vor Lando Norris gespült. Doch schon beim Restart in Runde 30 musste sich der Ferrari dem höheren Top-Speed des McLaren geschlagen geben. Zwei Runden später griff dann auch Sergio Pérez in der Roggia-Schikane an. Doch Leclerc hielt dagegen und schickte den Red Bull neben die Piste. Pérez blieb auf dem Gas, kürzte den zweiten Teil der Schikane ab und hielt sich damit vor dem Ferrari. Ähnliche Vorfälle in den Rahmenrennen ließen erwarten, dass Pérez die Position zurückgibt, um einer Untersuchung zu entgehen. Doch der Pilot fuhr einfach weiter. Folgerichtig sprachen die Kommissare eine Fünf-Sekunden-Strafe aus, weil sich der Mexikaner unfair einen Vorteil verschafft hatte.

Horner wunderte sich: „Wir haben bei der Rennleitung nachgefragt, aber keine Antwort erhalten. Sie haben uns nicht gesagt, dass wir die Positionen tauschen müssen.“ Dem widersprach Rennleiter Michael Masi entschieden: „Red Bull hat uns nicht kontaktiert. Wir haben ihnen stattdessen gesagt, dass sie einen Platztausch in Erwägung ziehen sollten.“ Die Strafe warf Pérez nachträglich vom Podium hinter Bottas und Leclerc auf Platz 5 zurück.

Wer profitierte am meisten vom Safety Car?

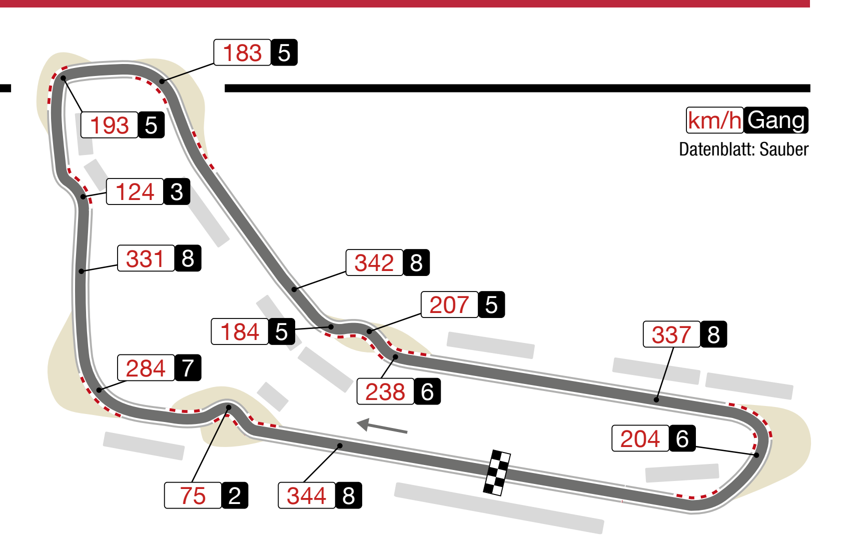
Die Neutralisation nach dem Verstappen-Hamilton-Crash wirbelte vor allem das Mittelfeld ordentlich durcheinander. Alle Piloten, die bis Runde 26 noch nicht an der Box waren, bekamen die Gelegenheit zu einem zeitsparenden Reifenwechsel. Leclerc wäre dadurch beinahe an die Spitze gespült worden, konnte die gute Ausgangsposition aber wie erwähnt nicht lange halten.

Besser lief es für George Russell, der vor den Boxenstopps auf Position 14 lag und sich plötzlich auf Rang 9 in den Punkten wiederfand. Dort beendete der Mercedes-Junior auch das Rennen. Zieht man die havarierten WM-Rivalen ab, bekam Russell drei Positionen geschenkt. Damit war er der größte Gewinner. Sebastian Vettel hatte zu früh gestoppt und einen Platz an Russell verloren. Dazu rutschte ihm auch noch Robert Kubica durch. ■

GP ITALIEN: 14. VON 22 LÄUFEN, 12. SEPTEMBER 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,793 km**
Runden:	**53**
Distanz:	**306,720 km**
Zuschauer:	**20 000**
Wetter:	**28 Grad, sonnig**
Topspeed Qualifikation:	**344,5 km/h (Latifi)**
Topspeed Rennen:	**362,0 km/h (Vettel)**
Gangwechsel/Runde:	**38**
Volllastanteil:	**80 % (1350 m = 16,0 s)**
Pole-Position bis Kurve 1:	**458 m**
Führungswechsel:	**5**



ERGEBNIS SPRINT

1. Valtteri Bottas, FIN[1] – Mercedes, 27.54,078 min
2. Max Verstappen, NL – Red Bull-Honda, +2,325 s
3. Daniel Ricciardo, AUS – McLaren-Mercedes, +14,534 s
4. Lando Norris, GB – McLaren-Mercedes, +18,835 s
5. Lewis Hamilton, GB – Mercedes, +20,011 s
6. Charles Leclerc, MC – Ferrari, +23,442 s
7. Carlos Sainz, E – Ferrari, +27,952 s
8. Antonio Giovinazzi, IT – Alfa Romeo-Ferrari, +31,089 s
9. Sergio Pérez, MEX – Red Bull-Honda, + 31,680 s
10. Lance Stroll, CDN – Aston Martin-Mercedes, +38,671 s
11. Fernando Alonso, E – Alpine-Renault, +39,795 s
12. Sebastian Vettel, D – Aston Martin-Mercedes, +31,177 s
13. Esteban Ocon, F – Alpine-Renault, +43,373 s
14. Nicholas Latifi, CDN – Williams-Mercedes, +45,977 s
15. George Russell, GB – Williams-Mercedes, +46,821 s
16. Yuki Tsunoda, JAP – Alpha Tauri-Honda, +49,977 s
17. Nikita Mazepin, RUS – Haas-Ferrari, +62,599 s
18. Robert Kubica, PL – Alfa Romeo-Ferrari, +65,096 s
19. Mick Schumacher, D – Haas-Ferrari, +66,154 s
20. Pierre Gasly, F[2] – Alpha Tauri-Honda, Unfall

[1] Start von hinten wegen Wechsels auf 4. Motor
[2] Start aus der Boxengasse wegen Wechsels auf 4. Motor und die 3. Batterie einer anderen Spezifikation

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Ricciardo	53/48[2]	1:21.54,365 h = 224,686 km/h	m/h	1 (23,812 s)	1.24,812 min
2.	Norris	53/1	+ 1,747 s	m/h	1 (24,168 s)	1.24,971 min
3.	Bottas	53	+ 4,921 s	h/m	1 (24,308 s)	1.24,827 min
4.	Leclerc	53/1	+ 7,309 s	m/h	1 (24,557 s)	1.25,319 min
5.	Pérez[4]	53	+ 8,723 s	m/h	1 (23,906 s)	1.25,156 min
6.	Sainz	53	+ 10,535 s	m/h	1 (24,238 s)	1.25,559 min
7.	Stroll	53	+ 15,804 s	m/h	1 (24,846 s)	1.25,853 min
8.	Alonso	53	+ 17,201 s	m/h	1 (24,797 s)	1.25,472 min
9.	Russell	53	+ 19,742 s	m/h	1 (24,156 s)	1.25,835 min
10.	Ocon	53	+ 20,668 s	m/h+5	1 (30,333 s)	1.25,566 min
11.	Latifi	53	+ 23,743 s	m/h	1 (24,168 s)	1.25,953 min
12.	Vettel	53	+ 24,621 s	m/h/m	2 (51,084 s)	1.25,938 min
13.	Giovinazzi	53	+ 27,216 s	m/h/m	2 (1.07,741 min)	1.25,718 min
14.	Kubica	53	+ 29,769 s	h/m	1 (24,501 s)	1.25,849 min
15.	Schumacher	53	+ 51,088 s	m/h	1 (24,714 s)	1.26,707 min
16.	Mazepin	41	Motor (P16)	m/s/h/s+5		1.27,202 min
17.	Hamilton	25/2	Unfall (P2)	h/m		1.25,870 min
18.	Verstappen	25/1	Unfall (P3)	m/h		1.25,173 min
19.	Gasly	3	Aufhängung (P19)	h		1.29,005 min
20.	Tsunoda	0	Bremsen (P 16)			

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert. Bestwerte in Rot. S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

1.	Verstappen	7*	226,5 Punkte
2.	Hamilton	4	221,5 Punkte
3.	Bottas		141 Punkte
4.	Norris		132 Punkte
5.	Pérez	1	118 Punkte
6.	Leclerc		104 Punkte
7.	Sainz		97,5 Punkte
8.	Ricciardo	1	83 Punkte
9.	Gasly		66 Punkte
10.	Alonso		50 Punkte
11.	Ocon	1	45 Punkte
12.	Vettel		35 Punkte
13.	Stroll		24 Punkte
14.	Tsunoda		18 Punkte
15.	Russell		15 Punkte
16.	Latifi		7 Punkte
17.	Räikkönen		2 Punkte
18.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	10 : 4
Verstappen – Pérez	13 : 1
Ricciardo – Norris	6 : 8
Vettel – Stroll	8 : 6
Alonso – Ocon	7 : 7
Leclerc – Sainz	11 : 3
Gasly – Tsunoda	13 : 1
Räikkönen – Giovinazzi	3 : 9
Giovinazzi – Kubica	2 : 0
Schumacher – Mazepin	11 : 3
Russell – Latifi	13 : 1

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	4*	362,5 Punkte
2.	Red Bull-Honda	8	344,5 Punkte
3.	McLaren-Mercedes	1	215 Punkte
4.	Ferrari		201,5 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	95 Punkte
6.	AlphaTauri-Honda		84 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		59 Punkte
8.	Williams-Mercedes		22 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		3 Punkte

GP ITALIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.20,926 min	28
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,452 s	22
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,525 s	29
4.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,750 s	23
5.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,793 s	28
6.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,898 s	26
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,988 s	26
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,000 s	24
9.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,077 s	27
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,113 s	23
11.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,176 s	25
12.	Lando Norris	McLaren	+ 1,177 s	27
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,344 s	26
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,604 s	31
15.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,608 s	27
16.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 2,083 s	28
17.	George Russell	Williams	+ 2,166 s	31
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,516 s	30
19.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,519 s	23
20.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,625 s	23

GP ITALIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Valtteri Bottas	1.20,685 min	1.20,032 min	1.19,555 min
2.	Lewis Hamilton	1.20,543 min	1.19,936 min	1.19,651 min
3.	Max Verstappen	1.21,035 min	1.20,229 min	1.19,966 min
4.	Lando Norris	1.20,916 min	1.20,059 min	1.19,989 min
5.	Daniel Ricciardo	1.21,292 min	1.20,435 min	1.19,995 min
6.	Pierre Gasly	1.21,440 min	1.20,556 min	1.20,260 min
7.	Carlos Sainz	1.21,118 min	1.20,750 min	1.20,462 min
8.	Charles Leclerc	1.21,219 min	1.20,767 min	1.20,510 min
9.	Sergio Pérez	1.21,308 min	1.20,882 min	1.20,611 min
10.	Antonio Giovinazzi	1.21,197 min	1.20,726 min	1.20,808 min
11.	Sebastian Vettel	1.21,394 min	1.20,913 min	
12.	Lance Stroll	1.21,415 min	1.21,020 min	
13.	Fernando Alonso	1.21,487 min	1.21,069 min	
14.	Esteban Ocon	1.21,500 min	1.21,103 min	
15.	George Russell	1.21,890 min	1.21,392 min	
16.	Nicholas Latifi	1.21,925 min		
17.	Yuki Tsunoda	1.21,973 min		
18.	Mick Schumacher	1.22,248 min		
19.	Robert Kubica	1.22,530 min		
20.	Nikita Mazepin	1.22,716 min		

ZITAT DES RENNENS

„Als ich nach dem Reifenwechsel noch vorne lag, da wusste ich: Heute habe ich das Ding im Sack. Ab da glaubte ich an den Sieg. Ich wusste, dass jemand schon mit etwas Besonderem kommen muss, um mir das noch zu entreißen."

Daniel Ricciardo, McLaren

GP ITALIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.23,246 min	25
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,222 s	24
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,416 s	23
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,671 s	29
5.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,017 s	20
6.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 1,034 s	28
7.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,256 s	26
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,293 s	16
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,408 s	24
10.	Lando Norris	McLaren	+ 1,419 s	27
11.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,524 s	21
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,528 s	24
13.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,559 s	23
14.	George Russell	Williams	+ 1,837 s	22
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,176 s	32
16.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,483 s	23
17.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2.517 s	28
18.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,689 s	28
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,766 s	25
20.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 2,878 s	14

STATISTIK DES WOCHENENDES

45

Das erste Team, das dieses Jahr einen Doppelsieg feiern konnte, heißt nicht Mercedes oder Red Bull, sondern McLaren. Es war das erste Mal seit dem GP Kanada 2010, dass wieder zwei Fahrer des Traditionsteams aus Woking auf die beiden höchsten Stufen des Podiums kletterten. Daniel Ricciardo hatte ebenfalls eine lange Durststrecke zu überwinden. Der Australier wartete seit dem Monaco-GP 2018 auf seinen achten F1-Sieg. Dazu drehte er zum 16. Mal in seiner Karriere die schnellste Rennrunde. McLaren sammelte insgesamt 45 WM-Zähler. Mehr gab es nur für Williams und Mercedes beim Abu-Dhabi-Finale 2014, als doppelte Punkte vergeben wurden. Dabei ging die tolle Aufholjagd von Valtteri Bottas fast etwas unter. Der letzte Pilot, der von Startplatz 19 aufs Podium raste, war Alex Wurz (GP Kanada 2007).

MCLAREN

Perfektes Ergebnis: Ricciardo und Norris staubten maximale Punkte ab

FAHRERNOTEN


07/10 Ø 8,50
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

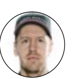

10/10 Ø 6,79
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

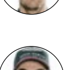

06/10 Ø 9,07
Max Verstappen
Red Bull Racing


08/10 Ø 6,79
Sergio Pérez
Red Bull Racing


09/10 Ø 8,36
Lando Norris
McLaren

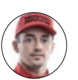

10/10 Ø 6,79
Daniel Ricciardo
McLaren

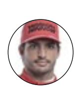

06/10 Ø 6,64
Sebastian Vettel
Aston Martin


07/10 Ø 6,43
Lance Stroll
Aston Martin


08/10 Ø 7,86
Fernando Alonso
Alpine F1


07/10 Ø 6,86
Esteban Ocon
Alpine F1


09/10 Ø 8,14
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


07/10 Ø 7,29
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


07/10 Ø 8,07
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


04/10 Ø 5,43
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


07/10 Ø 7,50
Robert Kubica
Alfa Romeo Racing


08/10 Ø 6,21
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,50
Mick Schumacher
Haas F1 Team


05/10 Ø 4,93
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


09/10 Ø 7,86
George Russell
Williams


08/10 Ø 6,14
Nicholas Latifi
Williams

Sie crashen sich zum

Das WM-Duell nimmt an Härte zu. Nachdem sich zuletzt Mercedes und Red Bull in Kleinkriegen aufgerieben haben, krachte es zum zweiten Mal auf der Rennstrecke. Lewis Hamilton und Max Verstappen schenken sich nichts.

Von: **Michael Schmidt**

Der Friede hielt nur vier Rennen. In Monza hat es zum zweiten Mal zwischen Lewis Hamilton und Max Verstappen gekracht. Im Prinzip war es die gleiche Machart wie in Silverstone, auch wenn sich die Karambolagen in völlig unterschiedlichen Geschwindigkeitsbereichen abgespielt haben. In Silverstone mit 290, in Monza mit 50 km/h.

Verstappen setzte sich in beiden Fällen außen neben Hamilton und ging davon aus, dass der andere nachgibt. Das macht der Mercedes-Pilot auch, aber nur, wenn er selbst auf der Außenspur liegt. Wie in Imola, Barcelona, in Silverstone kurz vor dem großen Crash und in Monza in der ersten Runde. Hamilton flüchtete in der Roggia-Schikane durch den Notausgang, als er merkte, dass sein Erzfeind vom Recht des Stärkeren Gebrauch machen würde. Andersherum kann Hamilton nicht mit so viel Nachsicht rechnen. Verstappen hält immer dagegen, egal ob er die Nase vorn hat oder nicht, ob er innen oder außen fährt.



Der Crash von Monza war die gleiche Machart wie in Silverstone – nur langsamer. Hamilton gibt nach, wenn er außen liegt. Verstappen hält immer dagegen.

Als sich die beiden Streithähne nach zwei verpatzten Boxenstopps in der 26. Runde des GP Italien in der ersten Schikane wiedertrafen, da war genau diese Konstellation eingetreten. Hamilton ließ dem Red-Bull-Piloten gerade so viel Platz, dass der die Wahl hatte vom Gas zu gehen oder nach innen über die Asphaltfläche zu flüchten. Verstappen wollte keines von beidem. „Max erzwingt seine Ansprüche



WM-Rivalen auf Kollisionskurs: Der Red Bull von Verstappen kracht dem Hamilton-Mercedes unsanft aufs Dach

lieber. Da passiert dann so etwas", stellte Mercedes-Chefingenieur Andrew Shovlin fest.

Wem nutzte der Crash?

In Silverstone war Hamilton der Profiteur, weil er das Rennen zu Ende fahren konnte und trotz einer Zehn-Sekunden-Strafe auch noch gewann. Was Red Bull auf die Palme trieb, weil das Urteil der Sportkommissare seine Wirkung verfehlt hatte. Diesmal kam der Zusammenstoß eher Verstappen zugute. Er lief Gefahr, seinen Platz gegen Hamilton zu verlieren, und hätte ihn wahrscheinlich auch nicht mehr zurückgeholt, weil Mercedes für den Speedtempel von Monza das schnellere Auto hatte. Mercedes-Teamchef Toto Wolff benutzte die Vokabel eines taktischen Fouls. Sportchef Helmut Marko sprach von einem Rennunfall ohne Absicht, gab aber zu, dass man mit einem blauen Auge davongekommen sei. „Wir haben auf einer Mercedes-Strecke zwei Punkte gutgemacht." Es waren die Zähler, die Hamilton im Sprint mit einem Katastrophen-Start hergeschenkt hatte.

Für Verstappen war es trotzdem ein Pyrrhussieg. Er muss in Sotschi drei Startplätze nach hinten. Die Sportkommissare gaben ihm die Hauptschuld. Was der Holländer kritisierte: „Es braucht immer zwei Leute, wenn beide ungeschoren durch die Kurve kommen wollen. Aber Lewis hat entschieden, mir keinen Platz zu lassen." Hamilton konterte: „Es gibt einen Punkt, an dem einer von beiden einsehen muss, dass es nicht mehr reicht. Ich habe das in dieser Saison mehrfach getan. Nur Max gibt nie nach." Fernando Alonso wundert sich nicht über die harte Gangart. „Es geht um den Titel. Da tut jeder das, was für ihn richtig ist. Lewis wollte, dass Max die Kurve abkürzt, und Max wollte genau das vermeiden. Es gab viele ähnliche Zwischenfälle an dieser Stelle, und sie sind alle gut ausgegangen. Hier war das Problem, das Rad auf Rad geprallt ist."

Trotz der niedrigen Geschwindigkeit hätte die Kollision in Monza böse ausgehen können. Der Red Bull kletterte im Zeitlupentempo auf den Mercedes und blieb mit dem rechten Hinterrad auf dem Halo des Mercedes liegen. „Die Innenseite des Rades hat meinen Kopf getroffen. Der Halo hat mir das Leben gerettet", bedankte sich der Weltmeister. Während Verstappen wortlos den Rückmarsch Richtung Boxen antrat, versuchte Hamilton in einem ersten Reflex noch, aus der Falle zu kommen. „Bis ich merkte, dass nichts mehr ging. Dann spürte ich einen leichten Schmerz im Nacken, der in den nächsten Tage bestimmt schlimmer werden wird."

Hamilton zeigte sich enttäuscht, dass sich sein Unfallgegner nicht nach seinem Wohlbefinden erkundigte. Das kann man auch als eine Art Retourkutsche für Verstappens Vorwürfe in Silverstone werten. Der hatte sich dort beklagt, dass Hamilton seinen Sieg feierte, während er im Krankenhaus lag. Zwei Anekdoten, die zeigen, wie verbissen das Duell geführt wird. Viele fühlen sich in der Intensität des Zweikampfes an die Rivalität zwischen Ayrton Senna und Alain Prost erinnert. „Der Unterschied ist, dass die sich zwei Mal mit Absicht ins Auto gefahren sind", urteilt Marko, sieht aber ein: „Freunde werden Max und Lewis nicht mehr werden."

Hamilton zeigte sich mit dem Urteil zufrieden und hofft nun, dass es ein Zeichen setzt. „Wenn nicht, wird es so weitergehen. Es geht nicht von mir aus. Ich bin nicht bekannt für solche Zwischenfälle." Verstappen spielt weiter den starken Mann: „Ich bin hier, um hart aber fair um meine Position zu kämpfen. Es ist unglücklich, was passiert ist, aber als Profis werden wir das abstreifen und weitermachen." Toto Wolff rät: „Lewis und Max müssen irgendwie eine Weg finden, wie sie zukünftig auf der Rennstrecke miteinander umgehen. Es wäre schlecht, wenn die nächsten acht Rennen mit acht Unfällen enden würden." ■


In Runde 1 zog Hamilton beim Angriff in der Roggia-Schikane noch zurück



Beim zweiten Duell ging Verstappen auf der Außenbahn der Platz aus


Den Unfallgegner würdigte Verstappen bei seinem Abgang keines Blickes

AUS DEM FAHRERLAGER

TRIP NACH ISLAND

Sebastian Vettel meint es ernst mit dem Umweltschutz. Der Aston-Martin-Pilot unternahm zwischen den Grands Prix von Holland und Italien einen Trip nach Island. Dort besuchte er die Anlage „Orca", die Kohlendioxyd aus der Luft saugt und es in 1000 Metern Tiefe vergräbt, wo es dann zu Gestein wird. „Das ist ein aufregendes Projekt, und ich will Teil davon sein", erklärte Vettel.

OLYMPIASIEGER IN MONZA

Ferrari hatte für seinen Heim-Grand-Prix Italiens Sportgrößen eingeladen. Darunter auch Marcell Jacobs, der bei Olympia in Tokio überraschend die Goldmedaille im 100-Meter-Rennen gewonnen hatte. Eigentlich stand auch Erfolgstrainer Roberto Mancini auf der Einladungsliste, doch der Coach der italienischen Nationalmannschaft meldete sich krank. Dafür schickte er den EM-Pokal ins Fahrerlager.

PARABOLICA IST HEILIG

Die Parabolica heißt jetzt Alboreto-Kurve. Bei allem Respekt für Alboreto, diese Kurve darf nie einen anderen Namen tragen. Parabolica ist Kult!

BOTTAS IN DER STEILWAND

Die Amtszeit von Valtteri Bottas bei Mercedes neigt sich dem Ende zu. Da hat sich der Finne noch schnell einen 730 PS starken Mercedes AMG GT Black Series gekauft und ist mit dem 350 000 Euro teuren Sportler nach Monza gefahren. Dort hat er sich und sein Auto für eine private Fotoproduktion in die alte Steilwand gestellt. Mercedes teilte die Fotos prompt auf den eigenen Social-Media-Kanälen.



JERRY ANDRÉ

Bottas mit AMG in der Steilwand

MONZA ZU TEUER

In den 60er- und 70er-Jahren sind bis zu 200 000 Zuschauer in das Autodrom von Monza gepilgert. Corona hat aus dem Hochgeschwindigkeitstempel ein Geisterrennen gemacht. 2021 fand der GP Italien wegen Corona unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. In diesem Jahr waren 25 000 Zuschauer zugelassen, aber nur 20 000 kamen. Der Grund war überzogene Ticketpreise. Drei Tage Haupttribüne kosteten 1080 Euro, drei Tage Parabolica 950 Euro.

GRUPPENREISE IN DIE USA

Der GP Türkei und der GP USA mit dem freien Wochenende dazwischen liegen den Teams im Magen. Alle warten gespannt, ob die britische Regierung nächsten Donnerstag (16.9.) die Türkei von der roten Corona-Liste nimmt. Wenn nicht, müssen die Engländer direkt von Istanbul in die USA reisen, um einer Quarantäne zu entgehen. „Wir haben uns jetzt geeinigt, dass in diesem Fall alle britischen Teams das gleiche machen. Alle im gleichen Charter-Flug, alle an den gleichen Ort für den Zwangsurlaub, alle am gleichen Tag Anreise nach Austin", erklärt Aston-Martin-Teammanager Andy Stevenson.

FERRARI ZEIGT MOTOR

Ferrari ist der einzige Hersteller, der nie ein Foto von einem seiner Motoren in der Hybrid-Ära gezeigt hat. Umso überraschter war die Formel-1-Gemeinde, dass die Scuderia beim Heimspiel in Monza plötzlich den 2014er-V6-Turbo mit seinen Hybridelementen ausgestellt hat. Allerdings gut versteckt im Eingangsbereich eines seiner Motorhomes.


GRÜNER

Erster Blick auf den Ferrari-V6

KOMMENTAR

In Monza war wieder die Formel 2 am Start. Aus der Nachwuchsserie ist ein Trauerspiel geworden. Nicht wegen der fahrerischen Qualität. Die ist auch in diesem Jahr ganz ordentlich. Die Umstände passen einfach nicht. Sie rauben der wichtigsten Nachwuchsserie unterhalb der Königsklasse die Ernsthaftigkeit. Es geht schon beim Kalender los. Acht Veranstaltungen à drei Rennen. Offiziell hat man das Programm gestrafft, um Kosten zu sparen. Tatsächlich kostet es mehr. Weil die Fahrer seit diesem Jahr drei Mal an zwei Tagen starten, müssen die Teams ein Chassis mehr bestellen, um bei einem Unfall Ersatz zu haben. Die Veranstaltungen sind weit über die Saison verstreut. Der letzte Lauf in Silverstone lag acht Wochen zurück. Drei Rennen an einem Ort entwerten das Einzelereignis. Und sie laufen nach



RED BULL

Die ersten Zehn starten in den F2-Sprints in umgekehrter Reihenfolge

Regeln ab, die keiner versteht. Die Startaufstellung, die am Freitag ermittelt wird, hat nur für das Hauptrennen am Sonntag Gültigkeit. Dazwischen finden aber noch zwei Sprints statt. Im ersten werden die Schnellsten der Qualifikation bestraft, bevor sie auch nur einen Meter gefahren sind. Die Reihenfolge der ersten Zehn dreht sich nämlich um. Im zweiten Sprint starten die Top Ten des ersten Rennens in umgekehrter Reihenfolge. Für die kurzen Rennen gibt es weniger Punkte als für das lange. Da greift sich jeder Motorsportfan an den Kopf und fragt, was das soll. Wenn man einen Sport schon künstlich spannend machen will, dann muss man das intelligent anstellen und nicht so plump. Das ist nicht Sport, sondern Willkür. Und jeder merkt es auch noch. Mit solchen Gimmicks wird die Formel 2 keine Anhänger gewinnen. Was war das mal für eine Meisterschaft, als die Formel 1 noch nicht ihre Finger drauf hatte. Es ist ja nichts dagegen einzuwenden, dass die Formel 2 hin und wieder im Rahmen eines Grand Prix fährt. Sie sollte aber auch eigenständige Rennen und ihre Klassiker wie früher Pau, Enna oder Thruxton haben. Und die Schnellsten auch vorne starten lassen. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Was ist das beste Format für die Formel 2? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Neuer Motor erst 2026

Der neue Formel-1-Motor kommt nun doch erst 2026. Die Parteien konnten sich zu lange nicht auf ein Konzept einigen. Jetzt stehen die Verhandlungen vor dem Durchbruch.

Von: **Michael Schmidt**

Die Gespräche um den Formel-1-Motor der Zukunft gingen in Monza mit einem Treffen der Vorstandschefs von Mercedes, Ferrari, Renault, Honda, Audi, Porsche und Red Bull in ihre nächste Runde. Zum ersten Mal zeichnet sich ein Durchbruch ab. Ein Zankapfel war die MGU-H. Die in der Formel 1 etablierten Hersteller wollten sie erhalten, sind nun aber bereit, auf sie zu verzichten. Das war auch eine Forderung von Porsche und Audi.

Dafür könnte der V6 überleben. Der Block soll ein Standardbauteil werden. Entwicklung ist nur im Zylinderkopf erlaubt. Den erwarteten Leistungsverlust will die Formel 1 durch einen höheren Verbrauch und mehr elektrische Leistung abfangen. Durch den Einsatz von klimaneutralem Kraftstoff ist der Verbrauch nicht mehr so entscheidend. Der E-Motor soll 350 statt 120 Kilowatt beisteuern. Möglicherweise wird dann auch an der Vorderachse rekuperiert. Der Preis für eine Antriebseinheit soll um mehr als die Hälfte sinken. Eine Kostendeckelung kommt. Neueinsteiger bekommen in den ersten Jahren mehr Prüfstandsstunden. ■



SEAN BULL DESIGN

Die MGU-H ist vom Tisch. Ist nun der Weg frei für Porsche und Audi?

Formel 1

F1-Feld fast komplett

Innerhalb weniger Tage sind die wichtigsten Würfel auf dem Transfermarkt gefallen. Für Nico Hülkenberg findet sich 2022 kein Platz in der Königsklasse.

Von: **Tobias Grüner**

Das Fahrerkarussell drehte sich dieses Jahr schnell, aber nur ganz kurz. Zwischen den beiden Rennen in Zandvoort und Monza bestätigte Mercedes die Verpflichtung von George Russell. Alfa Romeo hieß Valtteri Bottas willkommen. Alpha Tauri gab bekannt, dass man mit Pierre Gasly und Yuki Tsunoda weitermachen wird. Und am Ende zurrte auch noch Williams die Personalplanung für 2022 fest. Hier wird Alex Albon neben Nicholas Latifi auf Punktejagd gehen. Der Thailänder muss dafür seine Beziehung zu Red Bull lösen. Es ist aber kein Abschied für immer, Red Bull besitzt eine Option auf eine Rückkehr von Albon.

Damit ist nur noch das zweite Cockpit bei Alfa Romeo vakant. Hier werden Formel-2-Junior Guanyu Zhou die besten Chancen zugeschrieben. Der Chinese hat 20 Millionen Dollar von Unterstützern aus seiner Heimat im Gepäck. Die kann der Rennstall aus Hinwil gut gebrauchen, weil sich Ersatzfahrer Robert Kubica mit seinem Sponsor Orlen nächste Saison neuen Herausforderungen außerhalb der Formel 1 widmen wird. Auch Nico Hülkenberg muss sich umorientieren. Der Rheinländer hatte sich Hoffnungen auf ein Comeback bei Williams gemacht. Mit Alfa steht er nicht in Verhandlungen. Gut möglich, dass die Fans „Hülk" am Ende im Langstreckensport wiedersehen. Mit dem Einstieg großer Werke wie Porsche, Ferrari, BMW, Audi, Peugeot oder Cadillac in die Prototypen-Königsklasse kann sich der Le-Mans-Sieger von 2015 seinen neuen Arbeitgeber praktisch aussuchen. ■



XPB

Hülkenberg muss sich einen neuen Arbeitgeber außerhalb der F1 suchen

NACHRICHTEN

SILVERSTONE-DATUM
Noch wurde kein offizieller Kalender für die kommende Saison veröffentlicht. Die Veranstalter von Silverstone haben aber schon bekannt gegeben, dass der nächste britische Grand Prix am 3. Juli 2022 steigen soll. Der Ticketverkauf soll bald beginnen.

ZANDVOORT-VERLUST
Weil die Tribünen in Zandvoort nur zu zwei Dritteln gefüllt werden durften und die Organisation in Corona-Zeiten höhere Kosten verursachte, mussten die Veranstalter einen Verlust in Millionenhöhe verbuchen. Laut Streckenchef Jan Lammers ist die Zukunft des Rennens aber nicht gefährdet.

FRANKREICH IN GEFAHR
Der GP Frankreich für 2022 wackelt. Es fehlt an Geld und der Bereitschaft, die Strecke zu ändern. Der Ersatz steht schon bereit: Imola würde auch 2022 gerne einen Grand Prix ausrichten.

HAMILTON IN MOTORNOT
Lewis Hamilton hat in Zandvoort einen seiner drei Motoren im Pool verloren. Das Triebwerk, das er mit sinkendem Öldruck abstellen musste, war nicht mehr zu retten. Damit erwartet den Weltmeister wie Verstappen eine Motorstrafe.

REVERSED GRID IM SPRINT
Ross Brawn will das Experiment mit Sprintrennen weiter ausbauen. Das Minirennen am Samstag soll 2022 nicht mehr die Startaufstellung vom Sonntag bestimmen, sondern alleine stehen. Die Fahrer können dann mehr Risiko gehen. Es soll auch mehr Punkte geben. Brawn will zudem, dass der Sprint mit Reversed Grid gestartet wird.

ASHMORE GESTORBEN
Der britische Privatrennfahrer Gerry Ashmore ist im Alter von 85 Jahren gestorben. Ashmore nahm 1961 in einem Lotus-Climax an drei GPs teil.

XPB

Sieg trotz Verbremser: Piastri konnte seinen Vorsprung auf Zhou in Monza leicht ausbauen

Auf Messers Schneide

Die beiden Meister-Favoriten Oskar Piastri und Guanyu Zhou belauerten sich in Monza in allen drei Rennen. Beim Finale am Sonntag hatte Piastri das bessere Ende für sich.

Von: **Tobias Grüner**

Fast zwei Monate mussten die Formel-2-Junioren auf ihren Einsatz warten. Nach 45 Minuten Trainingszeit ging es dann in der Qualifikation am Freitagnachmittag direkt richtig zur Sache. In einem spannenden Finale schnappte sich Oscar Piastri die Pole-Position für das Hauptrennen. Sein Vorsprung betrug weniger als ein Zehntel vor Jehan Daruvala und Guanyu Zhou. Es war bereits die zweite Pole für den Australier in Folge.

Im ersten Sprint am Samstag wurde die Reihenfolge der Quali-Top-10 wie üblich umgedreht. Das spülte David Beckmann auf den ersten Startplatz. Der Iserlohner musste die Führung aber schon vor Kurve 1 an den neben ihm gestarteten Jüri Vips abgeben. Bei einem heftigen Verbremser in Runde neun verlor Beckmann dann weitere Positionen. Am Ende konnte der kürzlich von Charouz zu Campos gewechselte Deutsche gerade so Platz 10 ins Ziel retten, der beim zweiten Sprint erneut zur Reversed-Grid-Pole reichte.

Pourchaire zeigt Potenzial

Aber auch Vips konnte sich nicht lange über seinen Spitzenplatz freuen. In einem chaotischen Rennen mit zahlreichen Kollisionen und zwei Safety-Car-Phasen übernahm der auf Rang 4 gestartete Théo Pourchaire in Runde 15 die Führung und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab. Der Sauber-Rookie, der sich noch Hoffnungen auf ein F1-Cockpit bei Alfa Romeo für 2022 macht, rollte am Ende mit mehr als vier Sekunden Vorsprung vor Guanyu Zhou über die Linie. Als Dritter kam Robert Shwartzman ins Ziel. Doch der Ferrari-Junior hatte am Start einige Konkurrenten neben der Strecke überholt, was ihm nachträglich eine Fünf-Sekunden-Strafe einbrachte. So rutschte der Prema-Pilot noch auf Platz 6 zurück. Christian Lundgaard kam eine Position nach vorne und wurde für seine tolle Aufholjagd von Startplatz 19 mit einem Podium belohnt. Piastri verpasste das Podest dahinter auf Rang 4 nur knapp, konnte seine Meisterschaftsführung aber vor Zhou verteidigen.



XPB

Guanyu Zhou kam nur im ersten Sprint vor Titelrivale Oscar Piastri ins Ziel

Der zweite Sprint am Nachmittag begann wie der erste. Beckmann stand neben einem Red-Bull-Junior in der vordersten Reihe, verlor die Führung aber schon auf den ersten Metern. Dieses Mal war es Daruvala, der besser von der Linie wegkam. Der Inder zog anschließend weg und feierte ungefährdet seinen ersten Saisonsieg. Beckmann konnte sich lange auf Rang 2 gegen Verfolger Bent Viscaal wehren. Doch drei Runden vor dem Ende unterlief dem Deutschen ein Verbremser vor der ersten Schikane, der den Holländer auf Rang 2 spülte. Mit ausgelutschten Reifen musste Beckmann kurz vor Schluss dann auch noch Shwartzman und Lawson ziehen lassen. An der Spitze der Gesamtwertung änderte sich nicht viel. Für Piastri und Zhou gab es auf den Plätzen 7 und 8 nur kleine Punkte.

Pole und Sieg für Piastri

Das änderte sich dann aber beim Hauptrennen am Sonntag. Piastri erwischte von Pole-Position den besten Start. Zhou schob sich von Rang 3 direkt vorbei an Daruvala. An der Reihenfolge der beiden Titel-Favoriten änderte auch eine frühe Safety-Car-Phase in Runde sieben nichts, die durch einen Defekt am Hitech-Renner von Vips ausgelöst wurde. Bis auf eine Handvoll Piloten, die auf der harten Mischung losgefahren waren, nutzte der Großteil des Feldes die Neutralisation zum zeitsparenden Boxenstopp. Nach dem Restart mussten sich die Frühstopper dann erst einmal an den Autos vorbeischieben, die noch auf den Startreifen unterwegs waren. In den meisten Fällen wurde dank des Gripvorteils kurzer Prozess gemacht. Nur Dan Ticktum erwies sich als überwindbare Hürde. Der Brite hielt seine Gummis in Schuss und ließ sich nicht von der Spitze vertreiben. Als dann acht Runden vor dem Ende bei Liam Lawson auf der Zielgeraden unplanmäßig der Feuerlöscher im Auto auslöste und das Safety-Car erneut auf die Bahn zwang, bot sich auch für Ticktum die ideale Gelegenheit, den Pflichtstopp zu absolvieren. Der Carlin-Pilot fiel zwar kurz auf Rang 11 zurück, machte aber nach dem Restart dank frischer Reifen schnell wieder Boden gut. Shwartzman, Daruvala und Pourchaire konnten nicht viel Gegenwehr leisten. Gerade als Ticktum drei Runden vor Schluss die beiden Spitzenreiter ins Visier nehmen wollte, kam das Safety-Car erneut raus. David Beckmann und Bent Viscaal waren in der ersten Schikane kollidiert. Zum Ärger von Ticktum führte Bernd Mayländer das Feld ohne Chance auf weitere Angriffe über die Ziellinie. Auch Lirim Zendeli ärgerte sich. Der MP-Pilot war in beiden Safety-Car-Phasen zum Reifenwechsel abgebogen und kämpfte sich immerhin auf Rang 8 nach vorne. Es waren die einzigen vier Punkte, die der Bochumer aus Monza mitnehmen konnte. An der Spitze des Klassements baute Piastri seinen Vorsprung durch den Sieg im Hauptrennen auf 15 Punkte aus. Zhou kann aber schon in zwei Wochen in Sotschi kontern. ■

MONZA – SPRINT 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Théo Pourchaire	39.12,495 min
2.	Guanyu Zhou	+ 4,360 s
3.	Christian Lundgaard	+ 6,929 s
4.	Oscar Piastri	+ 7,694 s
5.	Liam Lawson	+ 9,767 s
6.	Robert Shwartzman	+ 10,747 s
7.	Bent Viscaal	+ 11,504 s
8.	Juri Vips	+ 12,789 s
9.	Jehan Daruvala	+ 13,168 s
10.	David Beckmann	+ 15,232 s

MONZA – SPRINT 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jehan Daruvala	34.37,701 min
2.	Bent Viscaal	+ 6,114 s
3.	Robert Shwartzman	+ 9,388 s
4.	Liam Lawson	+ 9,962 s
5.	David Beckmann	+ 10,829 s
6.	Jüri Vips	+ 11,172 s
7.	Oscar Piastri	+ 11,735 s
8.	Guanyu Zhou	+ 12,215 s
9.	Ralph Boschung	+ 12,945 s
10.	Théo Pourchaire	+ 15,425 s

MONZA – HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Oscar Piastri	56.39,491 min
2.	Guanyu Zhou	+ 1,043 s
3.	Dan Ticktum	+ 1,818 s
4.	Théo Pourchaire	+ 2,066 s
5.	Jehan Daruvala	+ 2,445 s
6.	Robert Shwartzman	+ 2,728 s
7.	Lirim Zendeli	+ 3,560 s
8.	Roy Nissany	+ 3,964 s
9.	Marcus Armstrong	+ 4,477 s
10.	Christian Lundgaard	+ 5,015 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Oscar Piastri	149
2.	Guanyu Zhou	134
3.	Robert Shwartzman	113
4.	Dan Ticktum	104
5.	Théo Pourchaire	94



SAUBER

Théo Pourchaire: Sieg in Sprint 1 drei Wochen nach seinem 18. Geburtstag



RED BULL

Jehan Daruvala: Dominante Vorstellung des Red-Bull-Juniors in Sprint 2



XPB

David Beckmann: Nach Teamwechsel zwei Mal Pole, aber nur wenige Punkte



MOTORSPORT IMAGES

Lirim Zendeli: Starker Kampf am Sonntag nach Pech in den beiden Sprints



Fürs Familienalbum: Álex Palou hält seinen Comeback-Sieg und die zurückeroberte Meisterschaftsführung mit einem Selfie fest

INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Wende-punkte

Erste Karriere-Pole, dritter Saisonsieg und der Sprung zurück an die Tabellenspitze: Für Chip-Ganassi-Youngster Álex Palou war das Wochenende in Portland ein voller Erfolg. Dabei drohte schon in der ersten Kurve das nächste Debakel für den 24-Jährigen. Sein größter Titelkonkurrent Patricio O'Ward (McLaren SP) beendete den drittletzten Lauf nur auf dem vierzehnten Platz.

Von: **Philipp Körner**

Was haben Álex Palou und Gorillas miteinander zu tun? Auf den ersten Blick natürlich herzlich wenig – wenn man wohlwollend davon absieht, dass Palou wie der Durchschnitts-Gorilla nicht sonderlich hochgewachsen ist. Doch für den Spanier haben die Menschenaffen seit diesem Jahr eine besondere Bedeutung. Er erklärt: „Ich wollte unbedingt ein Maskottchen, das mich nicht symbolisiert, sondern zu meinem Vorbild wird. Gorillas können je nach Situation stark, intelligent oder sehr beherrscht sein. Genau diese Eigenschaften brauche ich jetzt für die letzten Saisonrennen." Löwe, Tiger und Co.? Die seien doch mittlerweile inflationär! Analog zu Lewis Hamiltons Vollgas-Slogan „Hammer-Time" entstand bereits das Palou'sche Gegenstück „Gorilla-Time".

Klingt nach einer netten PR-Kampagne? Etwas. Doch schon in der Qualifikation machte Palou seinem tierischen Vorbild alle Ehre und sicherte sich die erste Pole-Position seiner noch jungen IndyCar-Karriere. Platz 2 ging an den Andretti-Piloten Alexander Rossi. Der Chip-Ganassi-Silberrücken und Titelkonkurrent Scott Dixon komplettierte die Top 3. Der Meisterschaftsführende zu Beginn des Wochenendes, Patricio „Pato" O'Ward, qualifizierte sich auf Rang 7.

Schreckgespenst Kurve 1

Vor dem Rennen wurde über zwei Themen diskutiert: Wie groß wird das traditionelle Chaos in der ersten Kurve und gibt es genügend Unterbrechungen für eine Zwei-Stopp-Strategie? Im Vergleich zur letzten Ausgabe im Jahr 2019 war die Distanz nämlich um fünf Runden auf nun 110 Umläufe angehoben worden, um

> „Ich lerne jede Session von Scott Dixon, der mich dieses Jahr pusht. Auf der Strecke haben wir eine gute Rivalität, was uns als Team stärker macht."
>
> Álex Palou

die Teams genau in diese Bredouille zu bringen. Zusammen mit den zwei Reifenmischungen in der IndyCar und einer recht überholfeindlichen Strecke kündigte sich also früh ein sehr taktisch geprägter 14. Saisonlauf an.

Zunächst wurde jedoch die erste Schikane ihrem Ruf gerecht. Beim Start sah man nicht nur einige Autos abkürzen, sondern auch welche in ihr stranden. An der Spitze verpasste das Ganassi-Duo Palou und Dixon die Einfahrt, nachdem Felix Rosenqvist (McLaren SP) den Neuseeländer Dixon in der Anfahrt berührt hatte, der daraufhin trudelnd Palou vom Einlenken abhielt. Auch Alexander Rossi wählte in diesem Durcheinander den Notausgang. Profiteur der uneinigen Top-Starter war so der Mexikaner O'Ward, der als Erster die eröffnende Kurvenkombination regulär durchfuhr. Mehrere Piloten nahmen einander parallel im Mittelfeld auf die Hörner, was unter anderem Rückkehrer Oliver Askew (Rahal Letterman Lanigan Racing) in einen Dreher zwang. Ebenfalls dort in Problemen, aber nach Reparaturen später wieder im Rennen: Romain Grosjean (Dale Coyne Racing) und Indy-500-Sieger Hélio Castroneves (Meyer Shank Racing).

Duell der Strategien

Kurz vor Ende der dadurch nötigen Neutralisierung wechselten die „Abkürzer" mit dem ersten Service auf eine Drei-Stopp-Strategie, da sie von der Rennleitung

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 14. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Álex Palou	477
2.	Patricio O'Ward	452
3.	Josef Newgarden	443
4.	Scott Dixon	428
5.	Marcus Ericsson	402
6.	Colton Herta	348
7.	Graham Rahal	342
8.	Will Power	332
9.	Simon Pagenaud	329
10.	Alexander Rossi	299

nach hinten beordert wurden. Die IndyCar nutzte in weiser Voraussicht Kontroll-Schleifen in und neben der Schikane, mithilfe derer sie das Feld für den Restart ordnen konnte, was allerdings einiges an Zeit in Anspruch nahm. In den folgenden 100 Runden duellierten sich damit zwei Strategie-Stränge um den Sieg: die Zwei- und die Drei-Stopper.

Zwei Neutralisierungen im letzten Drittel des Rennens gaben schließlich den Drei-Stoppern die Oberhand, die das gesamte Podium stellten. Bester Zwei-Stopper war Jack Harvey (Meyer Shank Racing) auf dem vierten Platz. Álex Palou feierte dank einer strategisch smarten Fahrt seinen lange Zeit unwahrscheinlichen dritten Saisonsieg. Alexander Rossi sorgte mit dem zweiten Platz für ein lang ersehntes Erfolgserlebnis für sich und Andretti. Die dritte Stufe auf dem Podium sicherte sich ein eher unglücklicher Scott Dixon, der sich mehr Kulanz von der Rennleitung nach dem Auffahren von Rosenqvist gewünscht hätte: „Ich habe keine Ahnung, was sich die Rennleitung dabei gedacht hat, uns alle ans Ende des Feldes zu schicken.“ Bezüglich der Meisterschaft resümierte er: „49 Punkte Rückstand sind etwas zu viel, aber solange es mathematisch möglich ist, geben wir alles!“


INDYCAR/MATT FRAVER

Chaos in der ersten Kurve: Patricio O'Ward erwischte gerade so die Linie


INDYCAR/CHRIS OWENS

Endlich ein Erfolgserlebnis: Alexander Rossi holte den zweiten Platz


INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Harter Tag für Penske: Josef Newgarden musste sich mit Rang 5 begnügen

Gorilla vs. „Fast Hands“

Palou freute sich in der Pressekonferenz über seine Comeback-Qualitäten und schrieb dem grantelnden Dixon diesbezüglich eine wichtige Rolle zu: „Dass ich heute so gut meinen Verbrauch managen konnte, verdanke ich auch ihm. Ich lerne jede Session von Scott Dixon, der mich dieses Jahr ordentlich pusht. Auf der Strecke haben wir eine gute Rivalität, was uns als Team stärker macht.“ Sein aktuell größerer Titelkonkurrent O'Ward, der wegen mangelnder Pace auf der härteren Mischung schlussendlich drei Stopps absolvieren musste, beendete das Rennen nur auf Platz 14. O'Ward trauerte einem Rennen hinterher, das „nach dem Start völlig außer Kontrolle geraten war.“

Den „Fast Hands“ genannten Mexikaner und den neuen alten Tabellenführer Palou trennen zwei Rennen vor Ende 25 Punkte. Bereits am Sonntag steht der Lauf in Laguna Seca an. Dort entscheidet sich womöglich, ob Dixon und der in Portland nur auf dem fünften Platz eingelaufene Josef Newgarden (Team Penske) Chancen wahren können, oder ob es zum Youngster-Duell kommt. ■

INDYCAR, PORTLAND (OREGON)

14. von 16 Rennen; Renndistanz: 110 Runden (216,04 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	2:07.04,1304 h
2.	Alexander Rossi	Andretti-Honda	+ 1,2895 s
3.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 4,4406 s
4.	Jack Harvey	Meyer Shank-Honda	+ 8,2208 s
5.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 8,9566 s
6.	Felix Rosenqvist	McLaren SP-Chevrolet	+ 9,3231 s
7.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 10,3425 s
8.	Colton Herta	Andretti-Honda	+ 12,2628 s
9.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 13,9438 s
10.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 17,5449 s


INDYCAR/CHRIS OWENS

Nächster Halt: Laguna Seca (19.09.)

NACHRICHTEN

WEITERE GERÜCHTE

Im Rahmen der letzten zwei Renn-Wochenenden werden diverse Fahrer-Ankündigungen erwartet. Neben dem Wechsel von Grosjean zu Andretti könnten auch die häufig genannten Wechsel von Simon Pagenaud zu Meyer Shank Racing und von Jack Harvey zu Rahal Letterman Lanigan Racing endlich offiziell werden. Zudem halten sich Gerüchte um diverse Formel-2-Piloten. Platz könnte es unter anderem bei dem aus Europa bekannten Team von Trevor Carlin geben. Keine Sorgen muss sich hingegen Marcus Ericsson machen. Der Fünfte der Meisterschaft bekam einen neuen mehrjährigen Vertrag bei Chip Ganassi Racing.

ABSCHIED VON MILLER

Am vergangenen Wochenende hat die IndyCar-Szene mit mehreren Gesten des kürzlich verstorbenen Journalisten Robin Miller gedacht. Unter anderem hielt man einen Schreibtisch im Pressezentrum frei, auf dem zahlreiche Snacks und Pepsi – die traditionelle Renn-Verpflegung des Charakter-Journalisten – standen. Miller galt wegen seiner ehrlichen Art für viele als die erste Anlaufstelle im Paddock und ebnete nicht nur Fahrern den Weg in die Serie.

LIGHTS-TITELKAMPF

Auch in der wichtigsten Nachwuchsserie der IndyCar geht es weiterhin eng zu. Beim Gastspiel der Indy Lights in Portland haben David Malukas (HMD Motorsports) und Rookie Kyle Kirkwood (Andretti Autosport) jeweils ein Rennen gewonnen. In der Meisterschaft liegen damit fünf Zähler zwischen dem Führenden Malukas und dem Zweitplatzierten Kirkwood. Die besten Verfolger sind bereits abgeschlagen. Der Meister der Indy Lights bekommt eine Art Stipendium, das ihm den Aufstieg in die IndyCar-Serie erleichtert. Sowohl Malukas als auch Kirkwood haben noch keinen Vertrag für das kommende Jahr.

Meisterliche Form



IMSA

Die WTR-Piloten Albuquerque und Taylor bauten in Laguna Seca ihre Tabellenführung aus

Beim neunten Rennen zur IMSA-Serie in Laguna Seca konnten die Acura-DPI-Piloten Ricky Taylor und Filipe Albuquerque ihre Meisterschaftsführung mit einem Sieg ausbauen. In den GT-Klassen holten Corvette und Porsche die Klassensiege.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Das letzte Saisondrittel einer jeden Rennsport-Meisterschaft wird immer vom Titelkampf geprägt – so ist das auch in der nordamerikanischen IMSA-Serie. In der DPI-Topklasse kämpfen Acura und Cadillac um den Titel, auch Mazda hat noch Außenseiterchancen. Die DPI-Autos fuhren beim neunten Lauf in Laguna Seca bereits ihr drittletztes Saisonrennen, denn die Topklasse pausiert bei der Michelin GT Challenge auf dem Virginia International Raceway.

Umso wichtiger war es, dass die DPI-Tabellenführer Filipe Albuquerque und Ricky Taylor in Laguna Seca ihren dritten Saisonsieg für das Team von Wayne Taylor Racing (WTR) einfahren konnten, denn die Streckencharakteristik taugt den Acura ARX-05: Filipe Albuquerque und Meyer-Shank-Markenkollege Olivier Pla belegten im Qualifying Platz 1 und 2 – volle sechs Zehntel vor dem besten Cadillac.

Im Rennen exekutierten Albuquerque und Taylor den Speed des WRT-Acura (#10) mühelos. Die einzige Mühsal hatte mit Pech zu tun: Im zweiten Stint von Startfahrer Albuquerque blockierte Reifen-Pickup die Belüftung der hinteren rechten Bremse, die Temperaturen schossen noch oben, der Portugiese musste das Problem bis zum nächsten planmäßigen Stopp umfahren, was ihm auch gelang.

WTR trotz Problem Sieger

„Der erste Stint war echt easy, wir konnten uns mühelos von den Gegnern absetzen und hatten alles unter Kontrolle, gerade auch mit Blick auf unsere direkten Titelkonkurrenten, Felipe Nasr und Luís Felipe Derani“, so Albuquerque nach dem Rennen. „Kurz nach dem ersten Stopp stiegen die Bremstemperaturen immer weiter an, ich konnte als Fahrer wenig dagegen machen. Das Bremsverhalten war sehr gewöhnungsbedürftig, aber wir konnten nicht früher reinkommen, sonst wären wir aus der Boxenstoppsequenz herausgefallen und hätten das Rennen womöglich noch verloren.“

> „Wir kamen dank guter Strategie bis auf Platz 2 nach vorne und wurden dann im Finale leider von der Strecke gerempelt – so sollte man nach meiner Meinung keine Plätze gutmachen.“
>
> Whelen-Pilot Felipe Nasr

Das WTR-Team konnte die Bremsenkühlung beim dritten Stopp fixieren, die Temperaturen sanken. Taylor überholte 25 Minuten vor Rennende seine Markenkollegen von Meyer Shank Racing, die auf eine alternative Strategie gesetzt hatten und deshalb in der letzten Rennstunde massiv Sprit sparen mussten, weshalb Olivier Pla und Dane Cameron (#60) noch bis auf den vierten Platz abrutschten.

Nachdem Taylor Pla passiert hatte, konnte er den Vorsprung auf den im Ziel zweitplatzierten Cadillac von Chip Ganassi Racing (Renger van der Zande/Kevin Magnussen, #01) locker auf 15 Sekunden ausbauen, was noch mal belegte, dass die Cadillac in Laguna Seca konzeptbedingt im Nachteil waren. Am Ende konnte Cadillac in Kalifornien aber dennoch Schadensbegrenzung betreiben: Felipe Nasr und Felipe Derani holten Platz 3, auch wenn Nasr den zweiten Platz nur kurz vor Rennende noch an Renger van der Zande (Chip Ganassi Racing, #01) abgeben musste.

Die harte Gangart von van der Zande sorgte im Caddy-Camp ebenso für Kritik wie das späte Manöver, denn Nasr und Derani haben die besten Chancen, Acura noch vom dritten Titelgewinn abzuhalten: Die beiden Brasilianer (#31) liegen nach Laguna Seca exakt 100 Punkte hinter Taylor und Albuquerque (#10). Die beiden Mazda-Piloten Oliver Jarvis und Harry Tincknell (#55), die in



IMSA

Punktsieg: Nick Tandy holte in Kalifornien seinen ersten Corvette-Sieg



IMSA

Zach Robichon und Laurens Vanthoor siegten mit Porsche in der GTD-Klasse

Kalifornien nur auf Position 5 ins Ziel kamen, liegen in der Meisterschaft mit 168 Punkten Rückstand noch in theoretischer Reichweite zum Titelgewinn. „Wir kamen dank guter Strategie bis auf Platz 2 nach vorne und wurden im Finale leider von der Strecke gerempelt – so sollte man nach meiner Meinung keine Plätze gutmachen“, klagte Felipe Nasr.

Die Speedverteilung in der DPI-Topklasse tendierte in Laguna Seca zwar eindeutig in Richtung Acura, doch es gab vor dem Rennen ein paar Fragezeichen: Erstens lag die Asphalttemperatur mit 45 Grad Celsius recht hoch, zweitens waren die freien Trainings kompakt bemessen, weshalb die Teams die Fragen zum Reifenverschleiß nicht wirklich gut ausloten konnten.

Dazu gab es eine taktische Komponente, denn das 160 Minuten lange Rennen ließ sich unter grünen Bedingungen auf drei volle Stints plus 15 Runden herunterbrechen – Gelbphasen nicht mit eingerechnet. Da Cadillac den Speed der Acura nicht mitgehen konnte, waren sie folgerichtig Kandidaten für einen Undercut: Felipe Derani (#31) kam bereits nach 20 Runden an die Box – und das trotz einer frühen Gelbphase, die elf Minuten Trödeltempo zur Folge hatte.

Alle DPI-Gegner folgten dem Whelen-Cadillac, auch der führende WTR-Acura – nur der Acura von Meyer Shank blieb draußen, der darauf spekulierte, einen Stopp über die Distanz einsparen zu können. Doch der Plan hatte einen gedanklichen Fehler, denn dem Meyer-Shank-Team fehlten trotz der Gelbphase immer noch volle zehn Runden, um einen Stopp zu sparen. Noch schlimmer: Das Team blieb der Taktik treu, was zur Folge hatte, dass Pla und Cameron in der letzten Rennstunde extrem viel Sprit sparen mussten, was erklärt, warum sie bis zur Zieldurchfahrt noch bis auf Platz 4 zurückfielen – eine komische Strategie, wenn man das schnellste oder zweitschnellste Auto im Feld hat.

Erster Sieg für Nick Tandy

In der GTLM-Klasse standen sich wie meist in der Saison 2021 nur drei Autos von zwei Herstellern gegenüber: hier der privat eingesetzte und von WeatherTech gesponserte 911 RSR von Cooper MacNeil und Matt Campbell, dort die beiden Werks-Corvetten von Nick Tandy und Tommy Milner (#4) und Antonio García und Jordan Taylor (#3). Die Letztgenannten hatten bisher ihre Teamkollegen im Griff: Tandy und Milner konnten 2021 nur ein Quali-Rennen sowie den Demo-Lauf in Detroit gewinnen, für den es aber keine Meisterschaftspunkte gab. Insofern war der Sieg von Tandy und Milner in Laguna Seca der erste richtige Saisonsieg für das britisch-amerikanische Duo. In den ersten 74 Runden lagen Tandy und Milner direkt hinter den Markenkollegen, die Entscheidung fiel beim letzten Stopp: Tandy kam zwei Runden später als die führende Corvette zum Stopp, durch die kürzere Nachtankzeit übernahm der Brite die Führung.

Dabei hätte es Tandy fast noch versemmelt: Bei der Boxenausfahrt verbremste er sich und konnte seine Corvette nur mit Mühe wieder in Richtung der Boxenausfahrt bugsieren. Er kam knapp vor Teamkollege García wieder auf die Strecke zurück. „Beim Stopp davor hatte ich die Haarnadel in der Boxenausfahrt zu früh angebremst, und weil es beim letzten Stopp um die Führung ging, bremste ich ein wenig später – aber das war leider zu spät“, so Tandy im Ziel. Für Tandy war es trotzdem ein Durchbruchsieg: „Bei uns lief die ganze Saison immer irgendwas schief, jetzt haben wir in Laguna Seca endlich ein sauberes Rennen gehabt und gewonnen. Es wurde auch Zeit, denn der fehlende Sieg saß wie ein Affe auf unserer Schulter.“

In der GTD-Klasse war Porsche die Benchmark: Trent Hindman hatte im Wright-Motorsport-Elfer die Pole-Position geholt, im Rennen wurde er zusammen mit Pat Long Dritter. Den Sieg holten die Pfaff-Motorsport-Markenkollegen Zach Robichon und Laurens Vanthoor, die im Ziel fünf Sekunden Vorsprung auf den Miller-Motorsport-Lamborghini (Sellers/Snow) hatten. „Wir hatten uns von Anfang an das Ziel gesetzt, in dieser Saison um den GTD-Titel zu fahren“, so Vanthoor. Noch ist die Chance da: Vanthoor und Robichon haben 63 Punkte Rückstand auf die Tabellenleader Bill Auberlen und Rob Foley (Turner-Motorsport-BMW M6 GT3). ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

NEUNTER SAISONLAUF IN LAGUNA SECA (KALIFORNIEN)

Länge der Strecke: 3,601 km; **Renndistanz:** 118 Runden = 424,918 km; **Pole-Position DPI:** Filipe Albuquerque; Acura-DPi (#10), 1.14,411 min; **Pole-Position GTLM:** Jordan Taylor; Corvette C8.R (#3), 1.21,151 min; **Pole-Position GTD:** Trent Hindman; Porsche 911 GT3 (#16), 1.24,505 min; **Schnellste Rennrunden: DPi-Klasse:** Loïc Duval (Cadillac, #5), 1.15,669 min; **GTLM-Klasse:** Nick Tandy (Corvette, #4), 1.21,827 min; **GTD-Klasse:** Ross Gunn (Aston Martin Vantage, #23), 1.25,523 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#10	Albuquerque/Taylor	WTR-Acura DPi	2:40.49,456 h
2.	DPI	#01	Magnussen/van der Zande	CGR-Cadillac DPi	+14,875 s
3.	DPI	#31	Nasr/Derani	Whelen Engineering-Cadillac DPi	+15,392 s
4.	DPI	#60	Cameron/Pla	Meyer Shank-Acura DPi	+25,529 s
5.	DPI	#55	Jarvis/Tincknell	Multimatic-Mazda DPI	+28,503 s
6.	DPI	#5	Vautier/Duval	Mustang Sampling-Cadillac DPi	+2 Runden
7.	LMP2	#52	Keating/Jensen	PR1 Mathiasen Motorsports-Oreca-LMP2	+2 Runden
8.	LMP2	#8	Farano/Aubry	Tower Motorsport-Oreca-LMP2	+3 Runden
9.	LMP2	#11	Thomas/Nunez	Win Autosport-Oreca-LMP2	+3 Runden
10.	LMP2	#18	Merriman/Dalziel	Era Motorsport-Oreca-LMP2	+3 Runden
11.	GTLM	#4	Milner/Tandy	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+6 Runden
12.	GTLM	#3	Garcia/Taylor	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+7 Runden
13.	GTLM	#79	MacNeil/Campbell	WeatherTech-Porsche 911 GT3 RSR -19	+7 Runden
14.	GTD	#9	Robichon/Vanthoor	Pfaff Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+11 Runden
15.	GTD	#1	Sellers/Snow	Miller Racing-Lamborghini Huracán GT3	+11 Runden

Grelles Comeback



BR FOTO

Kévin Estre und Michael Christensen bescherten Manthey den 55. Sieg auf der Nordschleife

Nach längerer Abstinenz meldete sich der Manthey-Porsche zurück auf der Nordschleife und fuhr beim ROWE 6 Stunden ADAC Ruhr-Pokal-Rennen mit Michael Christensen und Kévin Estre den Sieg ein. Konkurrenz gab es nur von den BMW-Junioren, die Zweite vor dem Falken-Porsche wurden. Der neue BMW M4 GT3 feierte seine Rennpremiere.

Von: **Bianca Leppert**

Das 6h-Rennen ist in der Nürburgring Langstrecken-Serie immer etwas Besonderes. Sozusagen der kleine Bruder des 24h-Rennens. Bei Manthey-Teamchef Nicki Raeder weckte der Erfolg beim 6h-Rennen aber nicht etwa Erinnerungen an den Sieg beim Langstreckenklassiker, sondern an den besonderen Tag vor zehn Jahren. Damals schaffte man eine kleine Sensation und holte den Triumph in einem Audi TT RS. Dieses Mal war der 911 GT3 R weniger der Underdog, sondern nur eines von zwei Autos, das überhaupt um den Sieg kämpfte. Denn die Porsche-Kutscher Michael Christensen und Kévin Estre waren gemeinsam mit den BMW-Junioren (Verhagen/Harper/Hesse) in ihrer eigenen Liga unterwegs.

Da half auch die Pole-Position des Falken-Porsche (Picariello/Ragginger) nichts. Bei abtrocknenden Bedingungen gelang es Alessio Picariello, der seine erste NLS-Saison bestreitet, den Elfer mit einer Zeit von 8.31,240 Minuten auf die erste Startposition zu hieven. Direkt dahinter folgte das Schwesterauto.

Doch Estre legte den Grundstein zum Sieg bereits am Start. Er katapultierte sich von Rang 6 auf die zweite Position vor und konnte sich später den Großteil des Rennens an der Spitze behaupten. „Ich habe die erste Kurve gut erwischt und bin nach links gezogen", sagte Estre. „Es war wichtig, das Rennen so weit vorne in Angriff zu nehmen."

Viele Code-60-Phasen

Zwar gab zunächst der Lionspeed-Audi von Mattia Drudi das Tempo vor, doch Estre schnappte sich noch vor der ersten Boxenstopp-Runde die Führung. Die beiden Falken-Porsche konnten das Tempo im ersten Stint nicht mitgehen, weil man einfach keinen Grip fand. Im Verlauf des Rennens kämpfte man sich dank Setup-Anpassungen aber wieder zurück.

> „Ich hing in Code 60 hinter einem Auto fest, das nicht die erlaubte maximale Geschwindigkeit fuhr. Aber auch so hätte es wohl nicht gereicht, um Porsche einzuholen."
>
> Neil Verhagen, BMW-Junior

Nach einer turbulenten Anfangsphase waren die restlichen Stunden über die Positionen so gut wie in Stein gemeißelt. Viele Code-60-Phasen bestimmten das Renngeschehen. Lediglich der BMW M6 GT3 des Junior Teams hing dem Manthey-Duo im Nacken, kreuzte am Ende aber mit 19,615 Sekunden Rückstand die Ziellinie. Selbst der Taktik-Split beim vorletzten Stopp machte keinen Unterschied, als Manthey eine Runde eher zum Service kam. Zumal die Youngster in einer Code-60-Phase in der letzten Rennstunde über zehn Sekunden verloren hatten. „Ich hing hinter einem Auto fest, das nicht die erlaubte maximale Geschwindigkeit fuhr", sagte Verhagen. „Aber auch ohne diesen Zwischenfall hätte es wohl nicht gereicht, um den Porsche einzuholen." Für Manthey ist es ein besonderer Sieg. Es ist nicht nur der 55. Erfolg in der Nürburgring Langstrecken-Serie für das Team, sondern auch der 222. Sieg für Porsche in der Breitensportserie.

Das Podium komplettierten die Markenkollegen Picariello/Ragginger. Auch das Schwesterauto (Müller/Olsen) schaffte mit Platz 4 ein gutes Ergebnis. „Mit der Pole und Platz 3 können wir sehr happy sein", meinte Picariello. „Es war ohnehin ein schwieriges Rennen mit vielen Code-60-Phasen", ergänzte Ragginger.

Großes Favoritensterben

Tatsächlich wartete die erste Code 60 bereits nach der ersten Runde und brachte etwas Trubel


BR FOTO

Der BMW M4 GT3 lief das Rennen durch – bis auf Sprit-Tests am Ende



BR FOTO

Bewegend: Am Freitagabend wurde die Sabine-Schmitz-Kurve eingeweiht


BR FOTO

Gutes Wochenende: Doppel-Pole und Podiumsplatz für Falken Motorsports


BR FOTO

Premiere: Zuschauer mit Ticket duften wieder an der Nordschleife stehen

ins Feld. Weil sich ein Auto in der Einführungsrunde auf der Döttinger Höhe verabschiedet hatte, entstand nach der fast absolvierten ersten Runde etwas Chaos. „Damit rechnest du so früh ja noch gar nicht“, meinte Christensen. Dabei gab es unter anderem eine Berührung zwischen dem Walkenhorst-BMW von David Pittard und dem Manthey-Porsche. Pittard kam anschließend mit einem Reifenschaden hinten rechts an die Box und war damit aus dem Rennen um den Sieg.

Auch Frank Stippler erwischte es nach zweieinhalb Stunden mit dem Audi R8 LMS von Phoenix Racing auf der Döttinger Höhe. Ihm war ein Cup-Porsche hinter einem Schleppverband ins Heck gekracht. Der Audi schlug unglücklich in die Leitplanke ein und das Rennen war gelaufen.

Ebenfalls nicht ganz fehlerlos verlief das Rennen für den Dinamic-Porsche, der aber noch auf Rang 5 ankam. Eine Durchfahrtsstrafe kostete wertvolle Zeit. Das italienische Team befindet sich aber ohnehin in der ersten Nordschleifen-Saison und konzentriert sich vor allem auf die Entwicklung der Pirelli-Reifen. Bester Mercedes wurde der HRT-Bilstein AMG GT3 auf Position 8. Dazwischen schoben sich der zweite Walkenhorst-BMW und der Lionspeed-Audi. Die Top 10 komplettieren der Frikadelli-Porsche und ein Black-Falcon-Porsche 911 GT3 Cup MR.

Renndebüt des BMW M4

Der neue BMW M4 GT3 (Eng/Farfus) landete beim Debüt in der SP-X-Klasse eigentlich auf dem elften Platz – trotz längerer Standzeiten und dem Handicap, hinter dem GT3-Feld starten zu müssen. Dieses Mal rollte der neue GT3-Renner der Bayern ohne Probleme durch, blieb aber auf der letzten Runde an der Boxeneinfahrt liegen, weil der Sprit ausging. Das war offenbar geplant, um das Limit des Tanks auszuloten. Damit fiel man aber aus der Wertung, weil man das Rennen nicht beendete.

Der Konrad-Lamborghini musste bereits am Freitag die Segel streichen. Nach einem heftigen Unfall durch eine Berührung mit einem kleineren Fahrzeug im Streckenabschnitt Kesselchen war der Huracán nicht mehr zu reparieren. Konrad-Pilot Axcil Jefferies hatte Glück im Unglück und entstieg dem Wrack unverletzt. Er wechselte anschließend den Fahrerplatz und unterstützte den Frikadelli-Porsche von Klaus Abbelen und Felipe Fernández Laser im Rennen.

In der Meisterschaft führen dank eines weiteren Klassensiegs immer noch Danny Brink und Philipp Leisen von Adrenalin Motorsport Team Alzner Automotive, die mit Christopher Rink fahren. Daniel Blickle, Tim Scheerbarth und Max Kronberg von W&S Motorsport holten ebenfalls den Sieg im Cayman-Cup und sind ihnen dicht auf den Fersen. ■

NLS, 7. LAUF, ROWE 6 STUNDEN ADAC RUHR-POKAL-RENNEN

Pole-Position
#4, Picariello/Ragginger (Falken Motorsport, Porsche 911 GT3 R), 8.31,240 min
Schnellste Runde
#44, Harper/Hesse/Verhagen (BMW Junior Team, BMW M6 GT3), 8.00,997 min

1.	#911	Estre/Christensen	Manthey-Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	40 Runden
2.	#44	Verhagen/Hesse/Harper	BMW Junior Team	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 19,615 s
3.	#4	Picariello/Ragginger	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.20,680 min
4.	#3	Olsen/Müller	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 2.03,385 min
5.	#38	Cairoli/Dumas	Dinamic Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 3.30,103 min
6.	#35	Müller/van Bohlen/Neubauer/Fetzer	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 7.29,567 min
7.	#24	Drudi/Rocco/Kolb	Lionspeed by Car Collection	Audi R8 LMS	SP9 Pro-Am	+ 7.42,029 min
8.	#6	Haupt/Metzger/Assenheimer	Haupt Racing Team Bilstein	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 7.59,350 min
9.	#30	Abbelen/Laser/Jefferies	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde
10.	#350	Harkema/Langeveld	Black Falcon Team TEXTAR	Porsche 911 GT3 Cup MR	SP Pro	+ 1 Runde

Halbzeit-Sause



Zweiter Saisonsieg und Halbzeitmeister: Feller/Mies im Land-Audi

ADAC

Ricardo Feller und Christopher Mies (Land-Audi) sicherten sich mit ihrem zweiten Saisonsieg den Halbzeittitel. Am Sonntag holte Zakspeed dank Jules Gounon und Igor Walilko den ersten Saisonsieg und führte dabei einen Mercedes-Dreifachtriumph an.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenn es jemanden im ADAC GT Masters gibt, der gerade einen richtigen Lauf hat, dann ist es mit Sicherheit der Schweizer Ricardo Feller. „Ricky", wie er vom Team genannt wird, zeigte in seinem Qualifying am Samstag eine ähnliche Glanzleistung wie in Zandvoort und sicherte sich seine zweite Pole in Folge. „Jetzt wollen wir auch im Rennen vorn bleiben", kündigte Feller an und ließ den Worten Taten folgen.

Am Start konnte er die Spitze behaupten, dahinter schob sich Luca Stolz im Toksport-WRT-Mercedes an Mirko Bortolotti im besten Grasser-Lamborghini vorbei. Im Rücken der Top 3 begannen die Reibereien. Direkt in der ersten Kurve war die Callaway-Corvette in Folge einer Kettenreaktion raus, auch den KÜS-Porsche von Thomas Preining und Titelverteidiger Christian Engelhart erwischte es in dieser Szene, er konnte nach einem Dreher aber zumindest die Fahrt fortsetzen.

Debakel für SSR-Porsche

In der Kurzanbindung stand dann der zweite Titelverteidiger Michael Ammermüller im Fokus, der mit seinem SSR-Porsche einen zu optimistischen Angriff auf Nick Yelloly im Schubert-BMW ritt und diesen umdrehte. Noch bevor dafür eine Durchfahrtsstrafe ausgesprochen wurde, nahm Markenkollege Sven Müller (Herberth Motorsport) Ammermüller aufs Korn und drehte ihn zwei Runden später an der gleichen Stelle. Nach dem Dreher und besagter Strafe reichte es für die als Tabellenführer angereisten SSR-Kutscher nur noch zu drei Punkten für P13.

Da die Abstände in der Tabelle recht klein waren, war die Frage, wer denn stattdessen den „Titel" des Halbzeitmeisters würde einheimsen können. Die Chancen für die Schubert-Truppe standen nach dem Anfangs-Dreher denkbar schlecht, auch wenn man sich am Ende sogar wieder bis auf Platz 7 vorarbeiten konnte.

> „Es fehlte ein bisschen Mut, ins Ungewisse zu springen. Ich habe mich für die sichere Variante entschieden, Platz 2 ist ja auch gut."
>
> Maro Engel, Toksport WRT

Besser sah es für die Land-Mannschaft aus, weil Feller sich bis zu den Fahrerwechseln bereits um einige Sekunden absetzen konnte. Mies musste danach aber trotzdem noch mal zittern. Zweimal musste das Rennen in der zweiten Hälfte neutralisiert werden – einmal sogar mit Rot –, und zweimal hing beim Restart Stolz' Fahrpartner Maro Engel direkt im Diffusor des „Eileen" getauften Land-Audi. Vor allem der letzte Restart hatte es in sich, weil Jules Gounon nach einem kapitalen Motorschaden die ganze Zielgerade mit Motoröl besudelt hatte und das Bindemittel nun für eine ordentliche Staubwolke sorgte. Zusammen mit der Abenddämmerung eine besondere Herausforderung.

Auf die Frage, was fehlte, um Mies zu knacken, antwortete Engel: „Ein bisschen Mut, ins Ungewisse zu springen. Bei Sand, tief stehender Sonne und Öl auf der Strecke war es ungewiss, was passiert wäre, wenn ich das Auto reingesteckt hätte. Ich habe mich letztlich für die sichere Variante entschieden, Platz 2 ist ja auch ein gutes Ergebnis."

Mies und Feller freuten sich deshalb nicht nur über den zweiten Saisonsieg, sondern pünktlich zur Halbzeit auch über die erstmalige Tabellenführung. „Die Saison ist noch lang", winkte Mies ab, der als ehemaliger Champion genau weiß, worauf es ankommt. In seinem Meister-Jahr 2016 betonte er immer wieder, wie wichtig Konstanz ist. Er holte den Titel gemeinsam mit Connor De Phillippi letztlich mit nur einem Sieg. Zuletzt war er dann fast vier Jahre sieglos, nun durfte er gleich bei zwei Events in Folge feiern. „Ein perfekter Tag für uns", befand auch Feller.

Tags darauf gab es eine Geschichte nach dem Motto: From Zero to Hero. Gounon hatte am Samstag einige Schelte von den Gegnern kassiert, weil er mit seinem Motorschaden noch fast eine halbe Runde gefahren und wie erwähnt das ganze Öl auf der Strecke verteilt hatte.

Die Zakspeed-Mannschaft baute über Nacht nicht nur einen neuen Motor ein, sondern beseitigte bis um 5 Uhr morgens auch noch die Schäden, die die feurigen Begleiterscheinungen des Motorplatzers verursacht hatten. Dass das Auto funktioniert wie es soll, zeigte sich im Qualifying, als Gounon auf Pole fuhr.

Gounon meisterlich

Nach seinem Titel 2017 hatte sich der Franzose aus der Serie verabschiedet und kam erst dieses Jahr zurück. Obwohl er den Mercedes zuvor nicht kannte, war klar, dass er schnell sein würde. Das zeigte sich, als er dem Feld im Sonntagsrennen beinahe erschreckend deutlich davonziehen konnte. Schließlich hatte er mit Maro Engel und Maximilian Buhk zwei echte AMG-Experten als Verfolger. Dass aber auch Teamkollege Igor Walilko den Speed mitgehen kann, wurde bei allem Respekt für den Polen nicht unbedingt erwartet.

Auch er hatte im zweiten Stint mit Luca Stolz und Raffaele Marciello zwei bekannt schnelle Mercedes-Vollprofis hinter sich. Wäre es nur darum gegangen, den Vorsprung zu verwalten, hätten einige wohl den Sieg für möglich gehalten. Doch dann ging bei Jeffrey Schmidt der Corvette-Motor in einem Feuerball in die ewigen Jagdgründe. Zwar schaffte er es noch in die Boxengasse, das Safety Car musste aber trotzdem auf die Strecke.

Mehr als eine Randnotiz an dieser Stelle: Obwohl Schmidt die Corvette direkt neben einem Feuerwehrauto abstellte, war es letztlich er selbst, der als erster einen Feuerlöscher in der Hand hielt und versuchte, zu retten was fast nicht mehr zu retten war. Erst nach quälend langen Sekunden kamen dann auch allmählich die Feuerwehrleute zu Hilfe. Für Beobachter, die Bilder aus den USA im Kopf haben – wo Rettungsteams innerhalb Sekunden zu noch so entlegenen Streckenstellen kommen –, ein fast schon unwirkliches und zumindest unwürdig wirkendes Szenario.

> „Anfangs hatte ich etwas Zeit verloren. Ich habe versucht, mein Tempo zu halten und keine Fehler zu machen. Das ist aufgegangen."
>
> Igor Walilko, Zakspeed

Fünf Teams in 18 Punkten

Bei Wiederaufnahme des Rennens strafte dann Walilko alle Vorab-Kritiker Lügen. Er fiel nicht etwa Stolz und Marciello zum Opfer, sondern zog sogar noch davon. Mit dem ersten GT-Masters-Sieg machte er sich an seinem 24. Geburtstag selbst das beste Geschenk. „In meinem Stint hatte ich anfangs etwas Zeit verloren, ich habe dann versucht, mein Tempo zu halten und keine Fehler zu machen. Das ist aufgegangen", sagte Walilko. „Nur während des Safety Cars wurde ich noch mal etwas nervös."

Auf Platz 2 liefen wie am Vortag Engel und Stolz ein, die nach dem verkorksten Saisonstart doch noch auf den Meisterschaftszug aufspringen. Sie liegen jetzt schon vor Ammermüller/Jaminet, die am Sonntag erneut einen rabenschwarzen Tag erlebten. Nur ein Punkt mehr als am Samstag sprang nach Startplatz 14 und einem Fehler im Rennen für die einstigen Tabellenführer raus.

Mittlerweile sind sie auf den fünften Platz abgerutscht, doch noch immer ist alles drin. Sie liegen nur 18 Punkte hinter Mies/Feller, die mit P6 am Sonntag ihre Meisterschaftsführung verteidigten. Ein zweiter Platz gibt im GT Masters schon 20 Punkte. Es bleibt also weiter spannend.

Buhk und Marciello schoben sich am Sonntag mit dem dritten Podestplatz der Saison bis auf drei Zähler an die neuen Gesamtleader ran. Und auch Bortolotti/Costa machten auf P5 – mit freundlicher Unterstützung von Teamkollege Rolf Ineichen – Boden gut.

Beim Grasser-Team steht in den nächsten Wochen übrigens eine große Entscheidung an. Dass man 2022 nicht mehr in der GTWC startet und nur noch ein Programm fährt, ist bereits fix. Teamchef Gottfried Grasser liebäugelt fürs kommende Jahr aber neben dem GT Masters auch mit einem DTM-Einstieg. „Aktuell steht es 50:50", so Grasser. ■ ▷



ADAC

Motorschaden am Samstag, Start-Ziel-Sieg am Sonntag: Gounon/Walilko



ADAC

Mit zweimal P2 jetzt doch im Titelkampf: Luca Stolz (l.) und Maro Engel

NACHRICHTEN

DIE FANS IM FOKUS

Erstmals seit 2019 waren wieder Fans im Fahrerlager erlaubt. Besondere Einblicke gab es für sie etwa beim Pitwalk oder in einer speziell eingerichteten Box. Ausblicke gab es in Form des neuen E-Bay-Towers innerhalb der ersten Kurve. 2022 soll am Lausitzring richtig mit den Fans gefeiert werden: Am 20./21. August findet beim GT Masters das Festival „Family & Friends" statt, bei dem verschiedene Themen auch abseits des Motorsports bedient werden.

GT MASTERS MEETS DTM

Die Parallelen im Fahrerfeld von ADAC GT Masters und DTM weiten sich aus. Maximilian Buhk, eigentlich nur als Ersatz von Gary Paffett zu DTM-Saisonbeginn avisiert, ist längst zum Stammfahrer in beiden Serien avanciert. Die weiteren GT-Masters-Piloten, Luca Stolz, Michael Ammermüller und Maximilian Paul haben zumindest einen Gaststart in der DTM absolviert. Kommendes Wochenende macht Mirko Bortolotti das halbe Dutzend voll: Er wird in Assen am Steuer eines dritten T3-Lamborghinis sein DTM-Debüt geben.

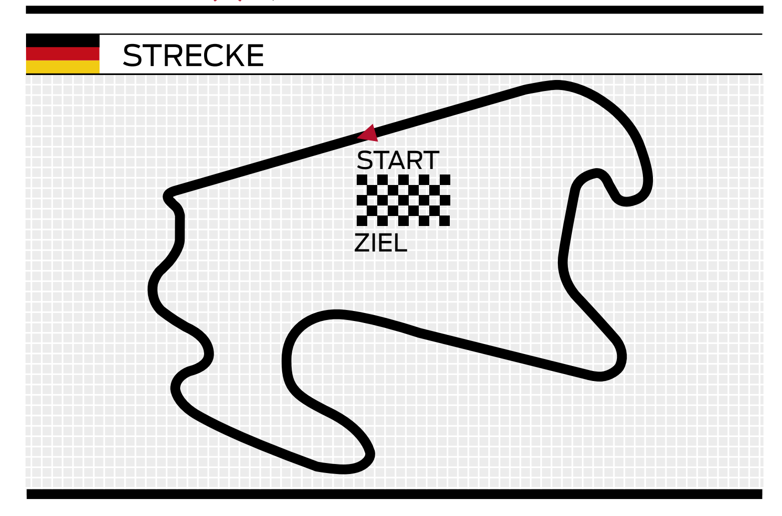
COCKPIT-WECHSEL

In der Sommerpause gab es einige Verschiebungen. Ganz neu besetzt war der 74er-Porsche des KÜS Teams Bernhard, der nun von Ex-DTM-Pilot Joel Eriksson und Porsche-Spezialist Julien Andlauer pilotiert wird. Jannes Fittje, der vorher dieses Auto besetzt hatte, folgte seinem letztjährigen Teamkollegen David Jahn zum Team Joos Sportwagentechnik. Am Lausitzring fehlte der insgesamt vierte Grasser-Lambo mit der Nummer 82, weil Tim Zimmermann parallel bei der NLS am Start war. Ob Letzterer am Sachsenring wieder fährt, ist vor allem eine finanzielle Frage, weil der eigentlich geplante zweite Fahrer Steijn Schothorst nach nur einem Event abgesprungen war.

ADAC GT MASTERS 2021 RESULTATE

LAUSITZRING (D) 3,478 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Ricardo Feller	1.21,678 min
2.	Mirko Bortolotti	+ 0,074 s
3.	Luca Stolz	+ 0,096 s
4.	Raffaele Marciello	+ 0,123 s
5.	Nick Yelloly	+ 0,261 s
6.	Klaus Bachler	+ 0,261 s
7.	Michael Ammermüller	+ 0,276 s
8.	Thomas Preining	+ 0,471 s
9.	Igor Walilko	+ 0,500 s
10.	Jeffrey Schmidt	+ 0,586 s
11.	Sven Müller	+ 0,621 s
12.	Jusuf Owega	+ 0,647 s
13.	Mike David Ortmann	+ 0,681 s
14.	David Jahn	+ 0,698 s
15.	Charles Weerts	+ 0,711 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Jules Gounon	1.21,981 min
2.	Franck Perera	+ 0,135 s
3.	Maro Engel	+ 0,217 s
4.	Patric Niederhauser	+ 0,231 s*
5.	Maximilian Buhk	+ 0,321 s
6.	Julien Andlauer	+ 0,354 s
7.	Christopher Mies	+ 0,368 s
8.	Marvin Kirchhöfer	+ 0,389 s
9.	Dennis Marschall	+ 0,391 s
10.	Christopher Haase	+ 0,435 s
11.	Clemens Schmid	+ 0,451 s
12.	Albert Costa Balboa	+ 0,455 s
13.	Dries Vanthoor	+ 0,476 s
14.	Mathieu Jaminet	+ 0,479 s
15.	Jesse Krohn	+ 0,547 s

* + 5 Startplätze (wegen Kollision in R1)

ERGEBNIS RENNEN 1

Lausitzring (D): 11.09.2021; 7. von 14 Läufen;
41 Runden à 3,478 km = 142,598 km
26 Teams gestartet, 19 gewertet; Wetter: 23 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#29 Ricardo Feller, Audi R8 LMS, 1.21,678 min = 153,2 km/h
Schnellste Runde:
#29 Ricardo Feller, Audi R8 LMS, 1.22,797 min = 151,2 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Feller/Mies	Audi/Land	1:43.55,526 h	25 +3*
2.	Stolz/Engel	Mercedes/Toksport	+ 1,022 s	20 +1*
3.	Bortolotti/Costa Balboa	Lamborghini/GRT	+ 1,810 s	16 +2*
4.	Marciello/Buhk	Mercedes/Landgraf	+ 2,827 s	13
5.	Ortmann/Schmid	Lamborghini/GRT	+ 3,284 s	11
6.	Jahn/Fittje	Porsche/Joos	+ 4,422 s	10
7.	Yelloly/Krohn	BMW/Schubert	+ 4,568 s	9
8.	Ineichen/Perera	Lamborghini/GRT	+ 5,092 s	8
9.	Eriksson/Andlauer	Porsche/Bernhard	+ 6,069 s	7
10.	Erhart/Kaffer	Audi/Rutronik	+ 6,639 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Lausitzring (D): 12.09.2021; 8. von 14 Läufen;
42 Runden à 3,478 km = 146,076 km
26 Teams gestartet, 25 gewertet; Wetter: 22 Grad, wolkig/trocken
Pole-Position:
#13 Jules Gounon, Mercedes-AMG GT3, 1.21.981 min = 152,7 km/h
Schnellste Runde:
#13 Jules Gounon, Mercedes-AMG GT3, 1.23,107 min = 150,6 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Walilko/Gounon	Mercedes/Zakspeed	1:01.49,320 h	25 +3*
2.	Stolz/Engel	Mercedes/Toksport	+ 3,476 s	20 +1*
3.	Marciello/Buhk	Mercedes/Landgraf	+ 4,130 s	16
4.	Eriksson/Andlauer	Porsche/Bernhard	+ 4,784 s	13
5.	Bortolotti/Costa Balboa	Lamborghini/GRT	+ 7,261 s	11
6.	Feller/Mies	Audi/Land	+ 7,864 s	10
7.	Ineichen/Perera	Lamborghini/GRT	+ 8,404 s	9 +2*
8.	Schramm/Marschall	Audi/Rutronik	+ 8,883 s	8
9.	Trefz/Haase	Audi/Land	+ 9,933 s	7
10.	Asch/Keilwitz	Audi/Aust	+ 10,387 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	Mies/Feller	107 Punkte
2.	Buhk/Marciello	104
3.	Bortolotti/Costa Balboa	98
4.	Engel/Stolz	91
5.	Jaminet/Ammermüller	89
6.	Yelloly/Krohn	81
7.	Walilko/Gounon	72
8.	Kirchhöfer/Schmidt	68
9.	Schramm/Marschall	67
10.	Vanthoor	62
11.	Perera/Ineichen	57
12.	Weerts	49
13.	Jahn	46
14.	Müller/Renauer	37
15.	Holzer	36

STAND TEAMS

1.	Montaplast by Land	110 Punkte
2.	GRT Grasser	103
3.	Landgraf HTP/WWR	101
4.	SSR Performance	92
5.	Toksport WRT	90
6.	Schubert Motorsport	82
7.	Zakspeed	76
8.	Rutronik by TECE	72
9.	Callaway Competition	66
10.	Team WRT	61
11.	Team Joos	50
12.	Precote Herberth	49
13.	KÜS Team Bernhard	49
14.	Phoenix Racing	27
15.	Car Collection	22

STAND JUNIOREN

1.	Kim-Luis Schramm	189 Pkte.
	Dennis Marschall	189
2.	Ricardo Feller	151
3.	Igor Jakob Walilko	123
4.	Mick Wishofer	102
5.	Jannes Fittje	97,5
6.	Hugo Sasse/Maxim. Paul	94,5

STAND TROPHY

1.	Florian Spengler	183 Punkte
2.	Rolf Ineichen	161
3.	Elia Erhart	157,5

DREI FRAGEN AN MIRKO BORTOLOTTI



EIN PODIUM, EIN FÜNFTER PLATZ. WIE FÄLLT DAS LAUSITZ-FAZIT FÜR SIE AUS?
Wenn man von Startplatz 12 auf 5 vorfährt, ist das eine Hammer-Leistung. Damit bin ich sehr zufrieden, und deshalb ziehe ich auch ein positives Fazit.

SIE LIEGEN NEUN PUNKTE HINTER DEN TABELLENFÜHRERN. WIE SEHEN SIE AUCH ANGESICHTS DER AKTUELLEN BOP IHRE MEISTERSCHAFTSCHANCEN?
Ich kommentiere die BoP grundsätzlich nie, da muss sich jeder selbst ein Bild machen. Wir konzentrieren uns darauf, das Maximum aus unserem Auto zu holen, egal wie viel Gewicht drin ist. Auf den Rest schauen wir am Ende des Jahres.

ERST GTWC NÜRBURGRING, DANN GT MASTERS LAUSITZRING UND JETZT DTM-PREMIERE IN ASSEN. WIE GROSS IST IHRE VORFREUDE?
Ich freue mich sehr, es ist etwas Neues für mich. Was das Sportliche betrifft, ist es die gleiche Vorfreude wie an jedem Rennwochenende, aber es ist natürlich schon etwas Spezielles. Ich bin kein Träumer, sondern Realist. Es ist eine neue Serie und ein neuer Reifen, auch wenn wir den Michelin in Amerika auf der Langstrecke fahren. Es geht darum, dass ich mich schnell einfinde, aber das ist normalerweise eine meiner Stärken.

Nürburgring Langstrecken-Serie: Neuerungen für die Saison 2022

Neuer NLS-Kalender steht

Die Nürburgring Langstrecken-Serie hat die vorläufigen Termine für die Saison 2022 verkündet. Zum ersten Mal dabei ist das „12h Rennen Nürburgring“, das ein neues Saisonhighlight werden soll. Dazu kommen das modifizierte Punktesystem sowie technische Modifikationen bei der BOP.

Von: **Bianca Leppert**



BR FOTO

Die Nürburgring Langstrecken-Serie stellt schon jetzt die Weichen für 2022

Die Nürburgring Langstrecken-Serie richtet nach der langen Sommerpause nun ihren Fokus auf die Saison 2022. Dabei kommt man mit einigen Neuerungen um die Ecke. Die wohl größte Veränderung: Weil die Doppelveranstaltung zu NLS 5/6 so viel Anklang fand, hebt man im kommenden Jahr die „12h Nürburgring“ aus der Taufe. Hier werden zwei Rennen über zwei Tage ausgetragen. Der Clou: Die Abstände werden nach dem ersten Tag eingefroren und am nächsten Tag wird exakt mit diesen Abständen aus der Boxengasse heraus gestartet.

Das ist ungewöhnlich, denn bisher ist in solchen Fällen meist am Ende addiert worden, oder man hat nur Rundenabstände berücksichtigt.

Technisch ebenfalls neu: Die Turbo-Fahrzeuge der GT3 starten ab 2022 ohne Restriktor und nur noch mit Ladedruckbegrenzung. Damit gleicht man sich dem internationalen Standard an. Der BMW M4 GT3, der aufgrund der fehlenden Homologierung noch in der SP-X-Klasse startete, machte am vergangenen Wochenende den Anfang.

Der Kalender selbst umfasst wie geplant acht Termine. Die Saison startet am 25./26. März mit NLS 1 und endet am 21./ 22. Oktober mit NLS 8. Sollte einer der ersten drei Läufe wetterbedingt ausfallen müssen, ist der 5. November als Ausweichtermin vorgesehen. ■

VORLÄUFIGE NLS-TERMINE 2022

25.–26.03.22	NLS 1
08.–09.04.22	NLS 2
22.–23.04.22	NLS 3
24.–25.06.22	NLS 4
08.–09.07.22	NLS 5 (6h Rennen)
09.–11.09.22	NLS 6 (12h Rennen)
07.–08.10.22	NLS 7
21.–22.10.22	NLS 8

IMSA-Meisterschaft: BMW benennt LMDh-Chassispartner

BMW: Dallara als LMDh-Partner

BMW hat Dallara als Chassispartner für das LMDh-Projekt verkündet. Alles andere wäre auch eine Überraschung gewesen.

Von: **Marcus Schurig**

Letzte Woche Mittwoch hat BMW Motorsport offiziell bestätigt, was alle schon wussten: Das Chassis für die LMDh-Fahrzeuge wird in enger Partnerschaft mit dem renommierten italienischen Konstrukteur Dallara entstehen. „Wir freuen uns sehr, für unser LMDh-Projekt in Dallara einen Partner gefunden zu haben, der unsere Leidenschaft, unsere Professionalität und unseren großen Ehrgeiz im Motorsport teilt und sich gemeinsam mit uns voll und ganz dem Ziel verschreibt, ab 2023 eine neue Erfolgsstory in der Historie von BMW M Motorsport zu schreiben“, sagte Markus Flasch, Geschäftsführer BMW M GmbH, anlässlich der Vertragsunterzeichnung am Dallara-Firmensitz in Varano de Melegari.

Neben Multimatic ist Dallara gemessen an Kompetenz, Erfahrung und Produktionskapazität der ernst zu nehmendste Chassishersteller in der LMP2-Klasse, die ja technisch das Fundament für die neue LMDh-Topklasse bildet, die erstmals beim 24h-Rennen in Daytona 2023 an den Start gehen wird. Neben dem Engagement in der LMP2 und nahezu allen Formelklassen haben die Italiener auch viel Erfahrung in der Prototypen-Topklasse, da sie in der Vergangenheit die Chassis für für die Audi-LMP1-Hybridautos gefertigt haben. Angeblich soll Dallara auch das Hypercar-Chassis von Ferrari fertigen. ■

GTWC Europe: Ratel plant GT4-Langstreckenrennen

Ratel plant 12h-Rennen für GT4

GT-Promoter Stéphane Ratel wollte bereits im vergangenen Jahr in Imola ein großes Langstreckenrennen ausschließlich für GT4-Fahrzeuge veranstalten – doch die Idee fiel der Corona-Pandemie zum Opfer. Jetzt nimmt Ratel einen neuen Anlauf. Ähnliche Formate sind offenbar auch für die wachsende GT2-Klasse denkbar.

Von: **Marcus Schurig**

Promoter Ratel spricht bei seinen Plänen für ein GT4-Langstreckenrennen von einem properen Format – die Aussage bezieht sich dabei auf die Renndistanz, die nach Ansicht des französischen GT-Promoters mindestens zwölf Stunden betragen soll. Zugelassen sind dabei ausschließlich Fahrzeuge aus der GT4-Kategorie. „Ich habe wirklich die große Hoffnung, dass wir einen solchen Event 2022 veranstalten können, denn die Fahrzeugklasse hat es aufgrund ihrer Dichte und Qualität verdient, ein eigenes Highlight-Format zu bekommen“, so Ratel beim GTWC-Rennen am Nürburgring.

Ratel hegt offenbar ähnliche Gedankenspiele auch für die GT2-Klasse, die nach einem langsamen Start langsam ins Rollen kommt: „Wir haben einen sechsten Hersteller, der sich zum Bau eines GT2-Autos committet hat“, so Ratel am Nürburgring. Mit Audi, Lamborghini, Porsche, KTM und Brabham starten ab 2022 bereits fünf Hersteller in der GT2-Klasse. ■



Wen die Götter lieben

Mit Kalle Rovanperä als strahlendem Helden und Sébastien Ogier als großem Profiteur konnte der griechische WM-Lauf mit starker Besetzung aufwarten, schwach war beim Drama auf legendärem Boden nur das Bühnenbild.

Von: **Markus Stier**

Jari-Matti Latvala will am liebsten immer das Gute sehen: „Hier auf diesem Boden haben wir die klassischsten Akropolis-Prüfungen", lobt der bis dahin letzte Akropolis-Sieger (2013) die Gegend um die Hauptstadt Mittelgriechenlands, womit er geschickt das Rallyezentrum ausklammert. Lamia ist die Hauptstadt Mittelgriechenlands und ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt zwischen Athen und Thessaloniki. Die Stadt trägt den Namen einer Tochter des Meeresgottes Poseidon, die mal was mit Göttervater Zeus hatte, deren gemeinsamen Sohn dessen Gattin Hera aber ermorden ließ, worauf sich die junge Schöne in ein rachsüchtiges Schlangenwesen verwandelte, das nun anderer Leute Kinder zerstückelte und auffraß. Weniger mythenfreundliche Forscher behaupten schnöde, der Name käme schlicht vom dort ansässigen Volksstamm der Malier.

300

Berühmt wurde die Gegend durch die Schlacht bei den Thermopylen, heißen Quellen, die zwischen den Ausläufern des Kallidromos-Gebirges und dem Meer den Weg ins Herz der hellenischen Welt verengten. 300 spartanische Elitekrieger mit ihren Hilfstruppen fanden hier 480 vor Christus eingekesselt von einer persischen Übermacht den Heldentod.

Die berühmten Quellen finden sich heute unscheinbar hinter einer Raststätte an der Autobahn nach Athen. Ähnlich prosaisch kommt auch der Servicepark daher. Lamias Blütezeit endete vor 2200 Jahren, und das macht was mit einer Stadt. Das Messezentrum im Südosten der 75 000-Seelen-Gemeinde ist längst eine rostende Brache, umgeben von betonenen Investitionsruinen. Die Zielrampe steht neben einem Kreisverkehr am Stadtrand. Richtig belebt ist die Gegend nur durch den massiven Insektenbefall. „Guck mal hier", sagt ein M-Sport-Mechaniker und hebt eine Kabelbrücke hoch. Sofort spritzen zwei Dutzend Kakerlaken aus der Mittagssonne. Die lichtscheuen Tiere sind mit zwei Zentimetern durchaus einschüchternd groß und beeindruckend laut. Ihr lärmendes Liebesspiel nervt in den gammelnden Hallen Rallyeleitung und die FIA-Vertreter. Das soll die Rallye der Götter sein?

Das sollte die beste Rallye aller Zeiten werden, wie der stellvertretende Sport- und Kulturminister Nicholas Yatromanolakis im April übermannt von Frühlingsgefühlen versprochen hatte? Sein Ressort-Chef Lefteris Avgenakis ist ein großer Rallyefan. Schon bei Amtsantritt schrieb er sich die Rückkehr der Akropolis auf die Fahnen und rannte im Lande offene Türen ein. Der nach der Finanzkrise noch immer klamme Staat musste keine Regierungsgelder zuschießen, es fanden sich genug Sponsoren,

> **!** Seit WM-Beginn 1973 war die Akropolis-Rallye mit Ausnahme der Ölkrise 1974 und der Rotation 2010 bis zum Aus durch die Finanzkrise immer im Kalender.



ROESELER

Kalle Rovanperä hatte eine gute Startposition, war aber auch sonst unaufhaltsam

der politische Preis aber war der Standort in Lamia.

Premierminister Kyriakos Mitsotakis winkte lieber in Athen in die TV-Kameras. Er begrüßte am Fuße der Akropolis FIA-Präsident Jean Todt, bei dem die Griechen mehr als einen Stein im Brett haben, und offiziell 20 000 Fans. Augenzeugen schwören, es wären locker 50 000 gewesen, aber das muss wegen des strengen Covid-Protokolls unter uns bleiben. Wie auch immer, die Gattin des stellvertretenden Verkehrsministers meinte entzückt, es seit doch toll, eine so große Menschenmenge in der Hauptstadt ausnahmsweise glücklich zu sehen und nicht wütend protestierend gegen Sparmaßnahmen und Pandemie-Restriktionen.

Mouton gegen die Massen

Tatsächlich ist der Enthusiasmus der Hellenen trotz achtjähriger WM-Abstinenz ungebrochen. „Die stehen überall, außer in den dafür vorgesehen Zonen“, stöhnte die FIA-Sicherheitsbeauftragte Michèle Mouton nach der ersten Etappe. Die Griechen haben traditionell mehr Respekt vor ihrem Zigarettendealer oder Frappé-Kellner als vor Polizei und Streckenposten, einer ehemaligen Akropolis-Siegerin (1982 im Quattro) gehorchten die meisten Zuschauer. Der Veranstalter ließ lediglich die letzte Samstagsprüfung nach Durchfahrt der Werksautos als Disziplinarmaßnahme abbrechen – bei nur 15 Prüfungen und nur rund 290 WP-Kilometern durchaus eine wirksame Drohkulisse für die Fans.

Die Strecken selbst waren wenig furchteinflößend. Galt die Akropolis neben der Safari-Rallye in der WM-Antike noch als übelster Federbeinbrecher, wollten die großen Dramatiker unter den Sport-Chronisten auch im neuen Millenium noch Schlaglöcher von der Größe von Kühlschränken gesehen haben und auf der Piste Felsbrocken der Gewichtsklasse, die Sisyphos einst den Berg hochschob, im Jahr 2021 fanden die modernen Helden fast ausschließlich liebevoll mit Sand aufgefüllte und aufwändig gewalzte Schotterpfade vor. Sébastien Ogier bekannte: „Das ist wohl die harmloseste Akropolis aller Zeiten, und sie war schon nicht mehr so hart wie früher, als ich hier von 2009 bis 2013 am Start war.

Gleiches gilt für das Wetter. Die britische M-Sport-Truppe wähnte endlich mal wieder die Sommer-Tristesse von Cumbria hinter sich, um nördlich des Peloponnes unter schwärzesten Wolken ihren Kram aufzubauen. Es schüttete tagelang Katzen und Hunde, erst am Freitag brach sich die Sonne Bahn und wärmte die Gemüter mit 29 Grad, aber es war weit entfernt von den Glutöfen der traditionellen Juni-Termine. Welche Ironie, entlang der Autobahn nach Lamia finden sich verheerte Hänge von den fürchterlich wütenden Bränden, die Hephaistos mit Hilfe von Kriminellen oder fahrlässigen Idioten im August entfacht hat, nun kämpften sich die Teams durch eine Schlammwüste. Bei den Besichtigungsfahrten musste eine Prüfung wegen dichten Nebels gesperrt werden. Mancher ging mit unfertigem Aufschrieb ins Wochenende.

Angesichts der seifigen Pisten wurde im Servicepark alsbald der Ruf nach geeigneteren Reifen laut. In Erwartung einer standesgemäßen Akropolis hatte Pirelli wie in Portugal oder Sardinien ein großes Kontingent an harten Schottergummis angeliefert, die weichere Mischung diente mit acht Pneus pro Auto wie gewohnt eher als sporadische Option. Ausgerechnet Michèle Mouton, sonst Verfechterin spartanischer Härte, schimpfte auf die eigene Behörde: „Die FIA lernt nichts dazu. Fahrer brauchen die richtigen Reifen, damit sie ihren Job machen können.“ Das Argument, mit den harten Rädern müsse man dann eben langsamer fahren, ließ sie abprallen: „Das lässt sich leicht sagen, wenn man weit weg im Büro sitzt.“

Der Aufwärtshaken ging in Richtung Timo Rautiainen. Der Ex-Grönholm-Beifahrer und Chef-Steward hatte die Bitte nach mehr weichen Reifen abschlägig beschieden, unter anderem, weil Pirelli für die World Rally Cars sowie die Teilnehmer der WRC2 und WRC3 in der Kürze der Zeit nie genug von der gewünschten Sorte über die Ionische See hätte schaffen können. Pirelli-Rallye-Chef Terenzio Testoni winkte auch aus anderen Gründen ab: „Bei Temperaturen um die 20 Grad ist der Unterschied zwischen den härteren und den weicheren Rädern gar nicht von Bedeutung. Es wäre etwas anderes gewesen, wenn wir bei zehn Grad in Wales wären. Die Reifen nachzuschneiden würde wirklich etwas bringen, aber das fangen wir gar nicht erst an“, sagte der Italiener angesichts des enormen Aufwandes, der noch dazu regelwidrig gewesen wäre.

„Wir hätten aber wohl besser in Wales getestet“, unkte der Weltmeister, dabei hatte Poseidon dem Tabellenführer noch nicht genug Wasser geschickt. „Es hat auf allen Prüfungen geregnet, nur nicht auf denen am Freitag.“ Und so bereitete sich der französische Halbgott auf dem Weg zum achten Titel auf eine weitere Schicht als chancenloser Straßenfeger für die Kollegen vor und stöhnte: „Das ist das sechste Mal in dieser Saison, dass ich diesen Nachteil habe.“

Am Ende war alles halb so wild. Die Götter lieben Erfolgstypen, und so ließen sie Ogier auf der kritischen ersten Etappe nur vier Sekunden verlieren und schenkten ihm gar eine Bestzeit. Auch das Reifenthema erwies sich als Sturm im Metaxa-Glas. Das Kontingent an weichen Pneus reichte problemlos. Auf der finalen ▷



ROESELER

Jonne Halttunen und Kalle Rovanperä genossen ihren zweiten WM-Sieg deutlich gelöster als den ersten in Estland


ROESELER

Fourmaux hatte Motorprobleme, so wurde Greensmith bester Ford-Mann


ROESELER

Die Hyundai kamen auf dem schmierigen Geläuf nicht zurecht



Prüfung gingen fast alle mit gebrauchten weichen Reifen auf die Jagd nach den Extrapunkten, weil die vermeintlich empfindliche Mischung durch die sanften Pisten kaum angegriffen wurde. Jede Schotter-Rallye außer Estland war in dieser Saison härter als die griechische. Plattfüße ließen sich an einer Hand abzählen und waren nicht kriegsentscheidend.

Mischung ohne Wirkung

Die Tabellenbesten Ogier und Elfyn Evans gingen mit nur einem Ersatzrad in den ersten Tag, was bei Toyota niemand als Risiko ansah. Am Samstagmorgen gab es einen Saisonrekord: Von zehn Fahrern rückten nur drei mit identischer Bereifung aus. Die Spanne reichte von sechsmal soft für Adrien Fourmaux zu dreimal hart und zweimal weich bei Kalle Rovanperä. An den Zeitenlisten indes ließ sich die Kautschukwahl nicht ablesen.

Die mangelnde Härte spielte dem jugendlichen Helden des Dramas in die Hände. Auf üblen Pisten noch um die richtige Balance zwischen Tempo und Schonung bemüht, profitierte der neuerdings gelockte Jüngling am trockenen Freitag als Vierter auf der Strecke von den schön geputzten Pisten, aber es wäre unfair, den zweiten WM-Erfolg des finnischen Prinzen, den manche seit seinem Premieren-Sieg in Estland schon „King Kalle“ nennen, auf diesen kleinen Vorteil zu reduzieren. Der 20-Jährige zeigte erst bei umgedrehter Startreihenfolge und Chancengleichheit am Freitag und Samstag, zu was er fähig ist. Vier Bestzeiten in Folge härteten seine Führung von weichem Zement zu Marmor.

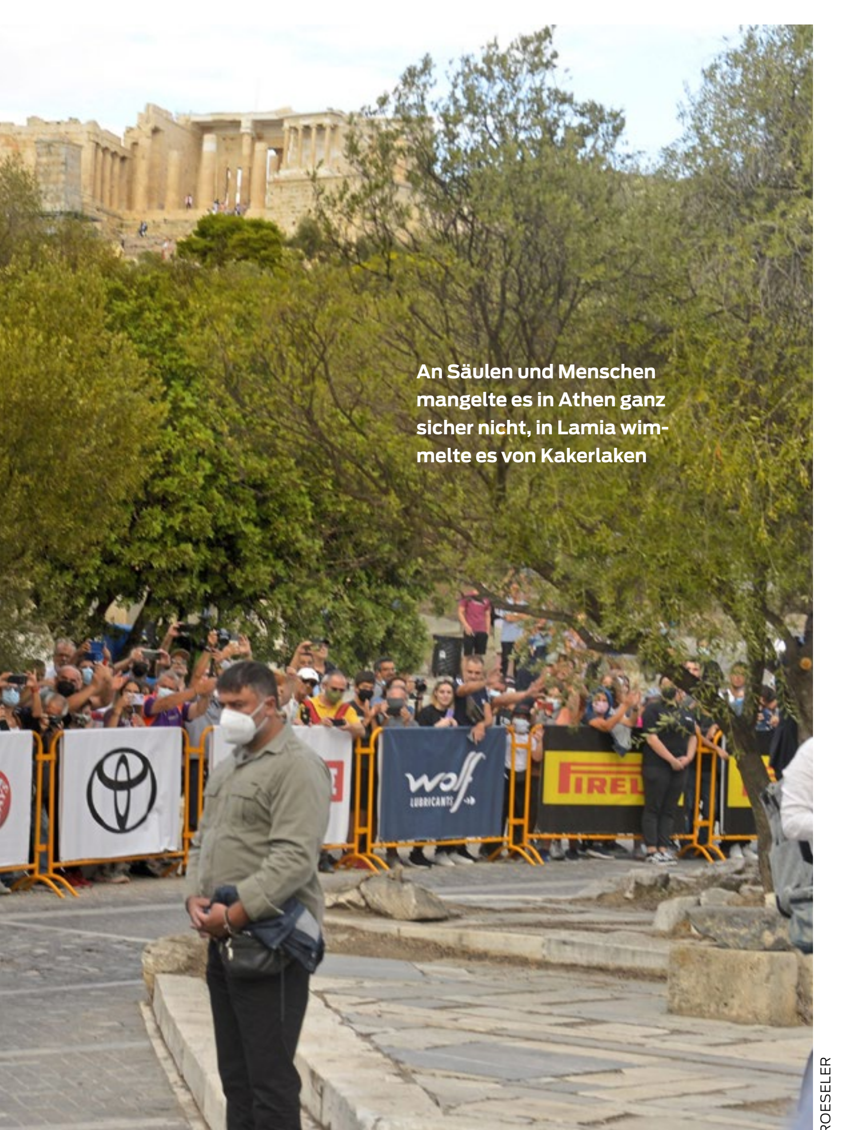
Seit dem Triumph in Tartu befreit von der Last, seine Klasse beweisen zu müssen, und allem Druck, im Titelkampf zu punkten, spielte Toyotas Nummer drei frei auf und gewann ohne besondere Eile sogar die finale Powerstage. Ohne Löcher und Steine im Weg zählte nur Tempo, und das konnten und wollten die Teamkollegen Ogier und Evans nicht mitgehen. Letzterer war nach einem früh im sechsten Gang steckenden Getriebe und zwei verlustigen Minuten ohnehin zu weit zurückgefallen, um besser als Sechster zu werden und das WM-Ruder gegen Ogier vielleicht doch noch rumzureißen. Der Franzose verzichtete auf den Kampf um Rang 2 und war ein glücklicher Dritter. „Ich wollte eigentlich nur den Vorsprung halten, hier konnte ich ihn sogar noch ausbauen.“

Missgelaunt war der Mann, der ihn besiegte: Ott Tänak maulte über kleine Problemchen am Hyundai wie zum Beispiel den in engen Kurven immer wieder absterbenden Motor, ein Dauerproblem am i20. Erst am Samstagmittag hatte er eine Abstimmung gefunden, die ihm taugte, nur um am Start der letzten Prüfung wieder zu zittern, als der Motor erst zwei Sekunden vor der Abfahrt in einer blauen Wolke zum Leben erwachte. Bei Thierry Neuville lief der Vierzylinder wegen eines Elektrik-Problems schon am Freitag so unwillig, dass der Belgier sein Auto



Für Toyota war es in 50 Jahren erst der zweite Akropolis-Sieg (nach Sainz 1990). Den Rekord hält Ford mit weitem Abstand und 13 Siegen.

mehr als einmal anschieben musste. Zudem versagte auf einer Prüfung die Servolenkung. Neuville konnte immerhin das Leck finden und flicken, mangels genug Hydrauliköl kippte er alle möglichen Flüssigkeiten in das Reservoir. „Zur Not hätte ich auch reingepinkelt“, gestand er. Der WM-Dritte verlor zwei Minuten, kassierte wegen Reparatur-Verspätungen drei Strafminuten und konnte sich nur noch bis auf Rang 8 vorwüh-

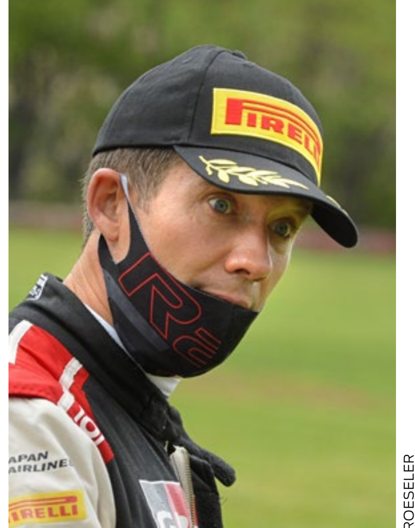


An Säulen und Menschen mangelte es in Athen ganz sicher nicht, in Lamia wimmelte es von Kakerlaken

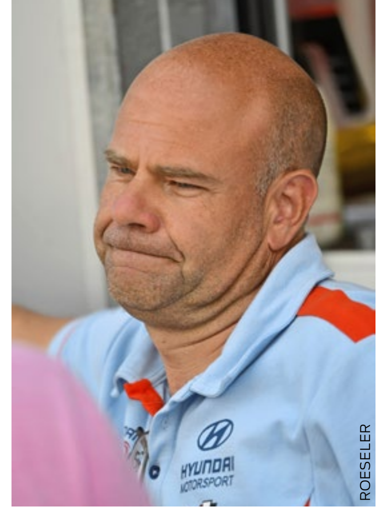
ROESELER


RED BULL

Hoher Besuch: Statt Zeus kam Premierminister Kyriakos Mitsotakis (Mitte)


ROESELER

Ogier: Was, so viel Vorsprung?


ROESELER

Adamo: Beide Titel futsch

len. „Wir hätten nach all der harten Arbeit Besseres verdient gehabt", sagte er frustriert.

Nicht nur für Neuville ist der WM-Zug drei Rallyes vor Schluss endgültig abgefahren: „Wir haben hier sämtliche Titel verloren", sagt Andrea Adamo, dem somit die tragische Rolle in diesem Stück zukommt. Der Italiener orakelt von wenig repräsentativen Teststrecken und gesteht wie Edel-Aushilfe Dani Sordo, der als Vierter nie in das Geschehen ganz vorn eingreifen konnte: „Wir hatten dieses Wochenende den Speed nicht." Das Eingeständnis vorübergehender Schwäche kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Chance auf den dritten Marken-Titel in Folge selbst nach dem Zwischenhoch im August in Belgien schon vor dem Akropolis-Wochenende eher theoretischer Natur war und Adamos Truppe trotz zugekaufter Ingenieure und genügend Zeit kein konstant zuverlässiges Sportgerät auf die Räder stellen kann.

Es kann natürlich sein, dass die Götter schuld sind. Jedes Kind in Griechenland weiß, dass die Seifenoper-Sippe vom Olymp seit Jahr und Tag ins Leben der Menschen eingreift und in ihrem Dünkel und ihren Eifersüchteleien mal diesem oder jenem Rückenwind verschafft, während sie dem anderen eine Olivenöl-Spur oder einen Haufen Eselscheiße in den Weg legt.

Aber für die WM-Verfolger ist es kein Trost, dass der Tross als Nächstes im deutlich weltlicheren Finnland Station macht. Es ist die Heimat von Rovanperä und dem Toyota-Team, irdische Faktoren wie Selbstvertrauen und Heimvorteil dürften eine mächtigere Rolle spielen als der Zorn der Götter, die hier oben im Norden eh nichts zu melden haben. In Europas Süden dagegen wabert das Gerücht über den Kanal von Korinth, Götterbote Hermes bringe demnächst die Nachricht, dass die Akropolis-Rallye 2022 wieder umzieht: ins deutlich attraktivere Loutraki. ■

RALLYE AKROPOLIS (9.–12. AUGUST 2021)

Neunter von zwölf Läufen, 15 Wertungsprüfungen über 292,19 Kilometer

1.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	3:28.24,6 h
2.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 WRC	+42,1 s
3.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	+ 1.11,3 min
4.	Sordo/Carrera (E/E)	Hyundai i20 WRC	+ 3.01,0 min
5.	Greensmith/Pattersson (GB/GB)	Ford Fiesta WRC	+5.45,0 min
6.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	+6.42,7 min
7.	Fourmaux/Jamoul (F/B)	Ford Fiesta WRC	+6.54,4 min
8.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 WRC	+8.41,1 min
9.	Mikkelsen/Edmondson (N/GB)	Skoda Fabia Rally2	+9.02,5 min
10.	Bulacia/Der Ohannesian (BOL/ARG)	VW Polo Rally2	+9.19,2 min

Bestzeiten: Rovanperä 8, Ogier 3, Tänak 3, Neuville 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	180Punkte
2.	Elfyn Evans	136
3.	Thierry Neuville	130
4.	Kalle Rovanperä	129
5.	Ott Tänak	106
6.	Takamoto Katsuta	66
7.	Craig Breen	60
8.	Gus Greensmith	44
9.	Dani Sordo	43
10.	Adrien Fourmaux	36


ROESELER

Die Reifen spielten keine Rolle

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	397 Punkte
2.	Hyundai	340
3.	M-Sport-Ford	153
4.	Hyundai 2	44

Auch im teaminternen Duell vorne: Skoda-Routinier Andreas Mikkelsen

„Im grünen Bereich“

ROESELER

Der Gegner kam aus dem eigenen Team. Vor seinem dritten Saisonerfolg kämpfte Andreas Mikkelsen drei Tage mit seinem jungen Skoda-Kollegen Marco Bulacia. Titelverteidiger Mads Östberg blieben nach enttäuschender Fahrt nur die Maximalpunkte in der Powerstage.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Vorfreude war groß, die Spannung ebenso. Insgesamt 31 Zweitliga-Teams, davon 14 WRC3-Privatiers und neun werksunterstützte WRC3-Piloten, waren heiß auf den wieder auf dem Tourplan stehenden WM-Klassiker.

Von den zehn Lokalhelden waren allerdings wenige zu sehen. Der erfahrene Lambros Athanassoulas, wie Oliver Solberg mit einem brandneuen Hyundai i20 Rally2 am Start, schaffte in der vorletzten Prüfung einmalig eine siebtschnellste Zeit, musste sich aber ansonsten nach zwischenzeitlichem Aus mit Klassenrang 26 zufriedengeben. Noch schlechter lief es für seinen hoch gehandelten Teamkollegen: Solberg Junior markierte am Freitag und Samstag eine Bestzeit und lag nach der ersten Prüfung gar kurz in Führung. Kurz danach musste er seinen koreanischen Dienstwagen mit gebrochener Aufhängung abstellen, tags darauf setzte er ihn nach dem Restart an einen Felsen.

Auch Titelverteidiger Mads Östberg war zügig frustriert: Schon in der zweiten Prüfung verabschiedete sich an seinem Citroën eine der vorderen Antriebswellen. Vier Prüfungen später rumpelte er sich die Lenkung kaputt und stellte den „Hecktriebler“ erst einmal ab. Den Rest des Wochenendes haderte er mal wieder mit den Bremsen, bevor er mit dem C3 in der finalen Prüfung alles auf eine Karte setzte und Titel-Widersacher Andreas Mikkelsen erstmals in dieser Saison die maximalen Powerstage-Punkte wegschnappte.

Sein norwegischer Landsmann kann es verkraften: Mikkelsen teilte sich die Rallye perfekt ein. Einzig sein junger und bestens eingestellte Teamkollegen Marco Bulacia bereitete dem Routinier Sorgen. Nach vier Bestzeiten in Folge führte der 20 Jahre junge Bolivianer nach der ersten Etappe die zweite Liga mit 5,5 Sekunden vor Mikkelsen an, bevor dieser wieder vorbeizog. Am Samstagnachmittag zog Bulacia zwei seiner acht weichen Reifen auf, konterte und ging mit 0,8 Sekunden Vorsprung in den Schlussspurt. WRC3-Leader Yohan Rossel (siehe Seite 29) lag als „Best of the Rest“ schon eineinhalb Minuten zurück.

Nikolay Gryazin, der für einmal vom VW Polo in das vakante M-Sport-Cockpit von Teemu Suninen gewechselt war, hatte als schnellster Verfolger aus der WRC2-Riege schon über drei Minuten Rückstand auf das werksunterstützte Skoda-Duo.

Im Schlussspurt spielte Mikkelsen dann seine ganze Routine aus, fuhr mit vier neuen Soft-Pneus optimal bereift dem Feld und seinem jungen Teamkollegen davon und siegte mit 16,7 Sekunden Vorsprung vor einem unglücklichen Bulacia. „Zwei weiche Reifen hätten mir genügt, und ich hätte hier bei meinem Debüt gewonnen“, hadert der Youngster mit sich und der Welt. „Ich weiß, eigentlich ist alles im grünen Bereich. Aber wenn man so dicht dran ist, will man eben auch gewinnen.“ ■



WRC2-Leader Mikkelsen wird statt in Monza, wo er im Vorjahr siegte, in Spanien starten müssen. Denn das WM-Finale steigt nun zeitgleich mit dem für seine EM-Titelambitionen wichtigen EM-Finale auf Gran Canaria.



ROESELER

Wollte noch mehr: Platz 2 für Bulacia



ROESELER

Keine Einheit: Gryazin im Ford Fiesta

WRC2/WRC3 GRIECHENLAND

1.	Mikkelsen/Edmondson (N/GB) Skoda Fabia Rally2	in 3:37.27,1 h
2.	Bulacia/Der Ohannesian (BOL/RA) Skoda Fabia Rally2	+ 16,7 s
3.	Kajetanowicz/Szczepa. (PL/PL)* Skoda Fabia Rally2	+ 2.21,1 min
4.	Ingram/Whittock (GB/GB)* Skoda Fabia Rally2	+ 2.47,2 min
5.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS) Ford Fiesta Rally2	+ 4.45,6 min

* WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 8

1.	Andreas Mikkelsen (N)	126 Punkte
2.	Marco Bulacia (BOL)	104 Punkte
3.	Mads Östberg (N)	96 Punkte

WRC3 Griechenland

Das Pech des Tüchtigen

Mit Geschick und Glück bringt WRC3-Tabellenführer Yohan Rossel seinen waidwunden Citroën ins Ziel und feiert den vermeintlich vierten Saisonsieg. Fünf Stunden später wird der Franzose wegen eines übergewichtigen Hilfsrahmens disqualifiziert.

Von: **Reiner Kuhn**

Yohan Rossel steht neben dem Siegerpodest und schüttelt den Kopf. „Drei Kilometer vor dem Ziel haben wir etwas getroffen, und der Heckantrieb war weg. Ein paar Kurven später ist zudem die Servolenkung ausgestiegen", erzählt der französische Privatier. „Es ist schon verrückt. Nach 300 Kilometer Vollgas hätte ich das nicht erwartet. Was soll's, wir haben gewonnen, das ist das Wichtigste", strahlt der 26-Jährige.

Wenige Stunden später fällt er aus allen Wolken. Über einen Freund erreicht ihn kurz vor Mitternacht die Hiobsbotschaft: Disqualifikation wegen eines um 92,75 Gramm zu schweren Hilfsrahmens an seinem Citroën C3 Rally2. Der Schock sitzt tief, denn zum einen wird der Franzose nach einem starken Auftritt um den Lohn seiner Arbeit und den greifbar nahen WRC3-Titel gebracht. Zum anderen stemmt Privatier Rossel den Großteil des Budgets aus eigener Tasche. Die Unterstützung von Citroën Racing hält sich in engen Grenzen.

Noch ärgerlicher: Die FIA-Techniker rieben sich verwundert die Augen, da sie schon nach Rossels Sardinien-Sieg einen zu schweren Hilfsrahmen bemängelten und nun durchgriffen. Zusätzlich zur Disqualifikation wird Citroën als Wiederholungstäter zu einer Geldstrafe verdonnert und darf sich in den nächsten zwölf Monaten nichts mehr zuschulden kommen lassen.

Dass Rossel zur Rallye-Halbzeit die WRC3-Führung übernahm, diese kontinuierlich ausbaute und trotz der Powerstage-Malaisen siegte, ist nun Makulatur. Widersacher Kajetan Kajetanowicz erbt den für ihn so wichtigen Sieg. WRC3-Gaststarter Chris Ingram, Europameister von 2019, wird als Zweiter vor Emil Lindholm (alle Skoda) gewertet. ■



ROESELER

Rossel ist geschockt: Erst eine brillante Fahrt und dann ausgeschlossen

Zuschauer bei der Akropolis-Rallye

Außer Rand und Band

Waren die euphorischen Fans in Athen noch zu kontrollieren, musste der Veranstalter am Samstag die Reißleine ziehen und die zehnte Prüfung nach neun WRCs abbrechen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Begeisterung über die Rückkehr der Rallye-WM in Griechenland war groß – bei den Fans, beim Veranstalter, der FIA und nicht zuletzt beim WM-Promoter. Zigtausend Zuschauer säumten die kurze Auftaktprüfung in der Innenstadt von Athen und ebenso viele Schaulustige die Straßen, auf denen die Rallye-Teilnehmer aus der Hauptstadt fuhren. Mitunter chaotisch auch die Zustände an den restlichen 14 Wertungsprüfungen, wie verstopfte Zufahrtswege und Parkplätze belegten.

Weniger groß war dabei die Freude darüber, wo und wie sich einige Hardcore-Fans an den Rallyepisten platzierten, wie Onboard-Aufnahmen aus den Werkswagen zeigten. So standen einige Unbelehrbare in Hochgeschwindigkeitspassagen mit gezückten Handys wenige Zentimeter neben der Piste oder in Kurven außen am Streckenrand. Verbotsschilder wurden dabei ebenso ignoriert wie die Sicherheitshinweise der Marshals. Bald war klar: Ohne ein klares Zeichen würde sich nichts ändern.



ROESELER

Am Limit: Rallyefans in Griechenland

Ergo wurde der erste Durchgang der WP „Elftherochori" nach den neun verbliebenen WRCs abgebrochen, und das Gros des Teilnehmerfeldes inklusive den Lokalhelden musste die Strecke umfahren. Das zeigte Wirkung. Die Zuschauer begannen, sich gegenseitig zu ermahnen. War ihnen doch klar, dass sie nur dann die Rallye-Asse in Aktion sehen, wenn die Sicherheit aller gewährleistet ist. ■

KOMMENTAR

ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT

Auch Sébastien Ogier, wahrlich kein Freund von Hardcore-Rallyes, freute sich auf die Rückkehr nach Griechenland. Doch die Ernüchterung war nicht nur bei ihm groß.

Denn anders als bei den Machern der Safari-Rallye, denen in Kenia der Spagat zwischen Vergangenheit und Gegenwart auf Anhieb gut gelang, gibt es bei der Wiederbelebung der Akropolis Rallye reichlich zu tun. Weniger, weil der Weltmeister sich einmal mehr – und diesmal zu Recht – über die ewig langen Verbindungsetappen zwischen Athen, Loutraki und dem knapp 300 Kilometer entfernten Rallyezentrum in Lamia beklagte.

Bei allem Verständnis für die Organisatoren, die den Stadtvätern von Lamia womöglich ihre Verbundenheit zeigen wollten und mit dem Besuch der Topliga dafür sorgten, dass das in die Jahre gekommene Messegelände wiederbelebt wird, die lokale Gastronomie und Hotellerie unterstützt werden und womöglich Fördergelder fließen: Einen trostloseren Ort im Landesinneren kann man kaum finden, um dieTeams, die Hersteller und deren Gäste sowie Fans aus aller Welt willkommen zu heißen. Dabei gäbe es eine Alternative: Bis 2013 schlug der WM-Zirkus nur fünf Kilometer vom berühmten Kanal von Korinth im am Meer gelegenen Loutraki seine Zelte auf.

Doch nicht nur an Route, Zeitplan und Ambiente sollte der Veranstalter Hand anlegen, um zu den glorreichen Zeiten der früheren Akropolis-Rallyes zurückzukehren. Auch bei der Streckenauswahl dürfte man sich gerne an die alten Tage erinnern. Der Reiz und die Herausforderung des griechischen WM-Laufes lagen damals nicht in gesäuberten Schotterstrecken, sondern eher in Brutalo-Pisten, die Mensch und Maschinen an ihre Grenzen brachten.

Reiner Kuhn
Redakteur

WRC2-Gaststarter Leo Urlichich

WM als Gütesiegel

Mit dem erfolgreichen WM-Start in Griechenland will der Kanadier Leo Urlichich für seine Rallyeschule werben. Das Budget kommt aus Börsen-Spekulationen.

Leo Urlichich steuert seinen Citroën C3 Rally2 als WRC2-Siebter und Gesamt-21. über die Zielrampe und freut sich: „Einfach großartig! Was gibt es Besseres als WM-Punkte bei einem echten Schotter-Klassiker, um für meine kleine Rallyeschule zu werben", erklärt der in der nordamerikanischen Rallyeszene als „Crazy Leo" bekannte Kanadier.

Seine Name scheint Programm: 2014 startete Urlichich bei fünf WM-Läufen im DMack-Cup – mit mäßigem Erfolg. In Nordamerika reichte es dagegen für zwei Meistertitel im seriennahen Subaru. „Ich lebe in einer kleinen Mietwohnung bei Toronto, musste aber auch schon bei Freunden unterkommen", verrät der 36-Jährige, der seine privaten Rallye-Aktivitäten mit risikoreichem Aktienhandel finanziert.

„Inklusive vier Testtagen, allen Einsatz- und Reisekosten kostet mich die Akropolis Rallye 90 000 Euro", rechnet Urlichich vor und schwört: „Wenn es an der Börse läuft, bin ich bald wieder da. Versprochen." ■ RK



ROESELER

Aus Toronto zur Rallye Akropolis: WRC3-Gaststarter „Crazy Leo" in Aktion

AUS DEM SERVICEPARK

STAR-GEFLÜSTER
Noch bevor Kimi Raikkönens Formel-1-Karriere endet, wird über seine Rückkehr in den geliebten Rallyesport spekuliert. Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala stellt klar: „Kimi wäre eine echte Bereicherung und immer willkommen. Ich denke aber nicht, dass wir ihn 2022 in einem Topauto sehen werden. Auch weil wir uns in der ersten Saison mit den Hybridautos auf unsere Werksfahrer konzentrieren müssen."

ZWANGSPAUSE
Nachdem sein Beifahrer Keaton Williams aufgrund eines familiären Notfalls nach Hause fliegen musste, war die WM-Rallye für Toyota-Junior Takamoto Katsuta noch vor dem Start beendet. Da kurzfristig kein Ersatz-Co gefunden wurde, besichtigte der Japaner die Strecken mit einem versierten Teammitglied, bevor auch er abreiste.

FAMILIENBANDE
Kaum ein Name ist enger mit der aktuellen Akropolis-Rallye verbunden als jener der in Loutraki beheimateten Familie Athanassoulas. Während der 45-jährige Lambros Athanassoulas in einem brandneuen Hyundai i20 Rally2 in der WRC3 startete, fungierte sein älterer Bruder als Rallyeleiter.

GLÜCKLOS
Auch der zweite von drei WM-Auftritten von Molly Taylor im neuen Ford Fiesta Rally3 endete mit einem defekten Kühler (Freitag) und aufgrund eines Folgeschadens am Motor (Samstag) vorzeitig. Nun hofft die australische Rallyemeisterin von 2016 und Extreme-E-Tabellenführerin auf einen versöhnlichen Abschluss in Finnland, wo Taylor 2013 und 2014 im Citroën DS3 R3 startete.

DOPPELPACK
Direkt nach dem Ziel düste neben EM-Tabellenführer Andreas Mikkelsen auch Dani Sordo auf die Azoren-Inseln mitten im Atlantik. Für den am Wochenende stattfindenden EM-Lauf steht für die beiden am Dienstag jeweils noch ein kurzer Schottertest an, bevor die zweitägige Streckenbesichtigung folgt. ■ RK

Rallye Japan zum dritten Mal in Folge abgesagt

WM-Finale Ende November in Monza

Kaum wurde die Rallye Japan aufgrund der pandemischen Lage abermals abgesagt, springen wie im Vorjahr die italienischen Organisatoren der Rallye Monza ein.

Von: **Reiner Kuhn**

Nicht nur bei den japanischen Organisatoren hängen die Köpfe. Auch bei Toyota, allen voran Konzernchef Akio Toyoda und Weltmeister Sébastien Ogier, der seine WM-Saison zu gerne vor der Haustüre seines Arbeitgebers krönen wollte. Doch nun wurde die Rallye Japan nach schweren Erdbeben 2019 und wie im Vorjahr abermals durch die Corona-Pandemie vereitelt. Der japanische Organisationsleiter Satoshi Suzuki bleibt zuversichtlich: „Wir sind entschlossen, unser Bestes zu tun, damit wir die Rallye 2022 erfolgreich durchführen können." Nichts anderes wünscht sich der WM-Promoter.

„So leid es mir für den Veranstalter, die Fans und Teams tut: Wir alle haben aus dem Vorjahr gelernt", sagte Simon Larkin, beim WM-Promoter für Veranstaltungen und Kalenderplanung verantwortlich. Auch deshalb blieb der WM-Promoter mit anderen Veranstaltern in Kontakt.

Vor allem bei der schon im Vorjahr kurzfristig zum WM-Lauf ausgebauten Rallye Monza war man frühzeitig bereit, und Larkin versprach: „2021 werden wir eine volle Saison mit zwölf Saisonläufen haben." Die Krux: Die nationale Rallye Monza war schon auf Anfang Dezember terminiert, was vor allem den Herstellern wegen der Vorbereitung auf die nächste Saison mit den Rally1-Autos auf den Magen schlug. Und wichtiger: Wer übernimmt die zusätzlichen Kosten für mehr WM-würdige Prüfungen außerhalb des königlichen Parks von Monza? Für Ersteres wurde ein Kompromiss gefunden und das WM-Finale um eine Woche nach hinten (nun 18. bis 21. November) verschoben. Beim Format und der Finanzierung dürften nun zwar die Köpfe rauchen, aber dank gutem Draht zwischen FIA-Präsident Jean Todt und der italienischen Verbandsspitze müsste sich eine Lösung finden lassen. ■



TOYOTA

Monza-Rückkehr mit Wehmut: Weltmeister Ogier hoffte auf die Rallye Japan



Dominik Dinkel und Pirmin Winklhofer gewinnen den nördlichsten DRM-Lauf

DÖRRENBÄCHER

Kurz und knackig

Nur wenige Wertungskilometer, dafür wechselhaftes Wetter und anspruchsvolle Strecken. Die Cimbern-Rallye sorgte für einen nervenaufreibenden Samstagnachmittag. Dominik Dinkel kam mit den Bedingungen am besten zurecht und holte sich den zweiten Saisonsieg.

Von: **Michael Heimrich**

Die Cimbern Rallye rund um Süderbrarup war für die Deutsche Rallye-Meisterschaft keine Unbekannte. Als Wikinger-Rallye brachte sie zuletzt 2014 viel Schwung in die Topliga, denn die Asphaltstrecken durch Angeln, dem hügeligen Land im Nordosten Schleswig-Holsteins, zählen zu den anspruchsvollsten DRM-Strecken überhaupt.

Auch wenn das Format mittlerweile deutlich geschrumpft ist und nur noch knapp 90 statt 154 Wertungskilometer auf dem Programm standen, war die Herausforderung für die Fahrer hoch: Sonne über dem Serviceplatz, teilweise heftiger Regen über den Strecken, dazu verschlammte Abzweige. Die richtige Abstimmung der Fahrzeuge und die passende Reifenwahl sorgten für einiges Kopfzerbrechen im mit 120 Teilnehmern bestens gefüllten Starterfeld.

Kein Sound, kein Setup

Ausgerechnet Vorjahressieger Christian Riedemann erwischte dabei einen gebrauchten Tag: Erst streikte die Gegensprechanlage in seinem VW Polo, und die Ansagen von Beifahrerin Lara Vanneste erreichten nicht das Ohr des Piloten – auf den Cimbern-Strecken, die gefühlt mehr Kurven als Geraden haben, ein deutlicher Nachteil. Dazu kam noch das falsche Setup des Autos, und als Riedemann für die zweite Schleife auch noch zu den harten Reifen griff, war die Sache endgültig besiegelt. Mit dem vierten Platz wurde der Sulinger deutlich unter Wert geschlagen.

Dominik Dinkel (Ford) machte es besser. Zunächst überließ er Julius Tannert (Skoda) und Marijan Griebel (Citroën) die Bestzeiten, aber auf der fast 20 Kilometer langen Königsprüfung „Fraulund“ schlug der Franke zu. Dinkel schnappte sich den ersten Platz und blieb auf den verbleibenden Prüfungen nicht nur nervenstark, sondern auch fehlerfrei – trotz der Attacken von Verfolger Griebel. Mit nur 11,3 Sekunden Vorsprung entschied der 31-Jährige die Cimbern für sich und erobert die Führung in der Meisterschaft zurück – mit nur einem Punkt vor Griebel.

Julius Tannert konnte im weiteren Verlauf das Tempo der beiden Vorderleute nicht mehr mitgehen und musste sich mit dem dritten Platz begnügen. Markenkollege Philip Geipel musste die Reise in den Norden gar als Nullnummer verbuchen. Er rutschte auf der sechsten Prüfung weit in eine Wiese und blieb in einem Graben stecken. Routinier Carsten Mohe ist auf dem Rally2-Fahrzeug noch ein Neuling und tastete sich bei den wechselhaften Bedingungen schrittweise an den Grenzbereich heran. Platz 5 steht auf dem Papier, aber mit der abschließenden Bestzeit – seiner ersten im Skoda überhaupt – zeigte er der Konkurrenz, dass er im Konzert des Führungsquartetts künftig mitzugeigen gedenkt.

Nun gegen Österreich

Bemerkenswert: Der Däne Oliver Saust machte seinem Namen alle Ehre und fuhr im frontgetriebenen Opel Adam R2 auf den achten Platz der Gesamtwertung. Konstantin Keil (Citroën R3) musste sich um nur neun Zehntel geschlagen geben, gewann aber die 2WD-Wertung der DRM. Bei den Historischen war es Lokalmatador Andreas Dahms (Porsche), der jubeln durfte.

Fortgesetzt wird die DRM mit der Drei-Städte-Rallye (14. bis 16. Oktober) rund um Freyung. Die Veranstaltung zählt auch zur Österreichischen Staatsmeisterschaft (ÖRM) und dürfte deshalb eines der hochkarätigsten Starterfelder der letzten Jahre erleben. ■

CIMBERN RALLYE (11. SEPTEMBER)

3. von 5 Läufen zur Rallye-DM, 7 WPs über 87,8 km

1. Dinkel/Winklhofer	Ford Fiesta Rally2	50:13,8 h
2. Griebel/Rath	Citroën C3 Rally2	+11,3 s
3. Tannert/Enderle	Skoda Fabia Rally2 evo	+46,5 s
4. Riedemann/Vanneste	Volkswagen Polo GTI R5	+1:21,1
5. Mohe/Hirsch	Skoda Fabia Rally2 evo	+1:24,7 min
6. Rostek/Wenzel	Volkswagen Polo GTI R5	+3:52,9 min
7. Christ/Möhrpahl	Mitsubishi Lancer Evo IX	+4:14,9 min
8. Saust/Rasmussen	Opel Adam R2	+5:35,6 min
9. Keil/Fritzensmeier	Citroën DS3 R3T Max	+5:36,5 min
10. Bieg/Götzl	Mitsubishi Lancer Evo IX	+5:41,2 min

Bestzeiten: Dinkel 3, Griebel 2, Tannert 1, Mohe 1

DRM-STAND NACH LAUF 3

1. Dominik Dinkel	89
2. Marijan Griebel	88
3. Julius Tannert	72
4. Christian Riedemann	58
5. Dennis Rostek	41
6. Carsten Mohe	33
7. Philip Geipel	22
8. Albert v. Thurn und Taxis	18
9. Nico Knacker	18
10. Konstantin Keil	17

DÖRRENBÄCHER

Erste Skoda-Bestzeit für Carsten Mohe



DÖRRENBÄCHER

Andreas Dahms trotzt den Wetterkapriolen und wird Histo-Sieger

Die Reifenprüfung



Doppelsieger Engstler vor Andersen und Dominik Fugel

ADAC

Beim dritten Rennwochenende des Jahres gab es den dritten Doppelsieg. Am Lausitzring jubelte wie beim Auftakt Luca Engstler (Hyundai). Dort hatte aber nicht nur er mit Reifenproblemen zu kämpfen.

Von: **Michael Bräutigam**

Als die Teams nach Testfahrten am Donnerstag ihre Reifen inspizierten, glaubte wohl kaum jemand, dass überhaupt an einen geregelten Rennbetrieb zu denken war. Faustgroße Gummistücke, ja teilweise sogar halbe Laufflächen, hatten sich gelöst und flogen den Piloten nur so um die Ohren. Zwar hat der Yokohama-Einheitsreifen die Eigenschaft, dann trotzdem nicht ganz kaputtzugehen, auf der Leinwand fährt es sich aber eben trotzdem schlecht.

Der Grund für die Probleme fand sich hinter einigen Kerbs wieder. Dort wurde vor dem Event zum Teil sehr scharfkantiger Kies platziert. Dieser fraß sich in die extrem weiche Lauffläche der für Sprintrennen ausgelegten Reifen und sorgte für die Auflösungserscheinungen.

Guter Rat war teuer. Zum Freitag wurde die Strecke gewissenhaft gesäubert, und für die freien Trainings wurden zumeist deutlich konservativere Setups eingestellt. Zusätzlich wurden die Fahrer angehalten, nicht so weit über die Kerbs zu fahren. So setzten dann auch viele auf Longruns, um entsprechende Schlüsse zu ziehen. Mit fast identischem Ergebnis: Wieder fraßen sich Steinchen in die Reifen, wieder löste sich teils großflächig der Gummi.

Zum Samstag musste schweres Gerät ran: Mit einer Hubschrauberturbine (!) wurde der Kies so gut wie möglich abgesaugt, ein paar Steinchen blieben aber natürlich trotzdem übrig. Dennoch musste nun keiner mehr vom ganz großen Debakel ausgehen. Dass die restlichen Serien, die vor Ort waren, keine Probleme hatten, war übrigens auf zwei Umstände zurückzuführen: Zum einen fuhren diese mit deutlich härteren Reifenmischungen, zum anderen fährt man mit einem TCR-Tourenwagen eben doch noch mal deutlich aggressiver und weiter über die Kerbs, wodurch man Stellen erreicht, die ein GT3-Reifen nie mit der Lauffläche berührt.

> „Ich habe von Anfang an versucht, das Rennen zu managen. Ohne Safety Car wären wir aber trotzdem nicht durchgefahren.“
>
> Luca Engstler

Doppelte Podest-Premiere

Die Pole für den Samstag hatte sich Engstler gesichert, und damit auch schon die halbe Miete. Jonas Karklys (NordPass/Hyundai) und Philipp Regensperger (Lubner/Opel) zeigten mit P2 und P3 im Qualifying die jeweils beste Saisonleistung. Bitter für Regensperger: Er hatte mit einem ganz anderen Reifenproblem zu kämpfen: Im Qualifying war ein dem Auto nicht zugewiesener Reifen montiert, deshalb musste er von ganz hinten starten.

So erbte Engstlers Teamkollege Martin Andersen den dritten Startplatz. Während Engstler vorne alles unter Kontrolle hatte und den Abstand nur so groß hielt, dass niemand einen Verzweiflungsangriff starten konnte, duellierten Karklys und Andersen sich um P2 – mit dem besseren Ende für den Dänen, der sich Ende Start/Ziel vorbeischob. „Das Manöver war überraschend kontrolliert. Ich habe gesehen, dass Jonas etwas früher bremst, und dann hat er in der letzten Kurve noch einen Fehler gemacht“, sagte Andersen. Für beide war es ihr erstes Podium in der ADAC TCR Germany.

Dahinter hatten dann doch wieder einige Fahrer mit den Reifen zu kämpfen, wie etwa Honda-Pilot Dominik Fugel. Bei dem kam nach einer späten Safety-Car-Phase noch ein Getriebeproblem dazu, das ihn letztlich von P5 auf P8 zurückspülte.

Engstler war wohl der Einzige, der gar keine Probleme mit den

Reifen hatte. „Ich habe natürlich von Anfang an versucht, das Rennen zu managen, weil wir wussten, dass die Reifen ein Thema würden. Ohne das Safety Car wären wir trotzdem nicht durchgefahren", ist Engstler sich sicher.

Startcrash am Sonntag

Nach den Erkenntnissen vom Samstag wurde die Renndistanz am Sonntag verkürzt. Statt 30 Minuten plus eine Runde wurden nur 20 Minuten plus eine Runde angesetzt. Die Pole-Position für den Sonntagslauf hatte sich Andersen gesichert, womit klar war, dass Engstler (Startplatz 2) keine perfekte Punkteausbeute mehr würde schaffen können. Gleich am Start zog Engstler aber vorbei und bekam nicht mit, was hinter ihm passierte. Da verbremste sich nämlich Günter Benninger (Wimmer/Cupra) kapital, knallte Szymon Ladniak (JP Motorsport/VW) ins Heck, der wiederum in den Hyundai von Patrick Sing (RaceSing) rutschte. Für alle drei war mit stark beschädigten Autos das Rennen vorbei. Ob die Boliden überhaupt bis zum kommenden Wochenende reparabel sind, wenn die TCR Germany in Hockenheim gastiert, war zu Redaktionsschluss noch nicht klar.

Bis die Wracks aus dem Weg geräumt waren, standen noch rund elf Minuten Rennzeit plus eine Runde an. Danach ging es deutlich ruhiger zu, wenn auch bisweilen herzhaft um die Plätze gekämpft wurde. Vor allem der Spielberg-Dominator Eric Scalvini (Wimmer/Cupra) befand sich immer wieder in Scharmützeln. „Ich versuche, immer fair zu sein. Aber wenn so mit mir umgegangen wird, weiß ich ja, wie ich in Zukunft fahren muss", sagte der wenig amüsierte Italiener. Er verlor sogar den zweiten Tabellenplatz gegen Dominik Fugel, den er sich diese Woche in Hockenheim zurückholen will.

Weil vom Lausitzring übrigens keine „Altreifen" mehr zu gebrauchen sind, darf wie beim Saisonstart jeder Fahrer mit zwölf neuen Reifen im badischen Motodrom antreten. Normalerweise sind nur sechs neue Reifen pro Event erlaubt. Die weiteren sechs „Neuen" zahlt der Veranstalter – so ist das Reifen-Thema wohl für alle fair vom Tisch. ■


ADAC

Tourenwagen oder Rallycross? Extrem scharfkantiger Kies hinter den Kerbs ...


BRÄUTIGAM

... zerriss die Reifen geradezu – Ausrüster Yokohama trifft aber keine Schuld

AUS DEM FAHRERLAGER

INS KALTE WASSER
Gaststarter Christopher Röhner wurde bei seiner Tourenwagen-Premiere ins kalte Wasser geworfen. Der 23-Jährige, der im Kartsport aktiv ist, fuhr erst am Donnerstag erstmals den Honda des Fugel-Teams – und zwar jenes Auto, das im Juni noch beim 24h-Rennen am Nürburgring im Einsatz war. Röhner, übrigens der Bruder von Dominik Fugels Freundin, schlug sich vor allem am Samstag mit P7 beachtlich.

LANGE SOMMERPAUSE
Zwischen den Rennen in Spielberg und am Lausitzring lag ziemlich genau eine dreimonatige Sommerpause – Rekord für die seit 2016 bestehende Serie. In Zandvoort war ohnehin nicht geplant, im Rahmen des GT Masters zu fahren. Nach der Verschiebung des Nürburgring-Events vom August in den November wurde der Break dann aber doch länger als geplant. Dafür geht es jetzt Schlag auf Schlag: Schon diese Woche steht Hockenheim auf dem Plan, zwei Wochen später die Rennen am Sachsenring.

MOTORENPROBLEME
Bereits in der Sommerpause bekam Albert Legutko (Honda) einen neuen Motor für sein Auto. Nach Defekt am Freitag wurde der auch bei Patrick Sings Hyundai fällig. Beide mussten von hinten ins Samstagsrennen starten. Dort erwischte es das dritte „Motoren-Opfer": René Kircher musste seinen Oettinger-Golf vorzeitig abstellen und konnte am Sonntag nicht mehr starten.

LAUSITZRING (D), 1. RENNEN

5. von 14 Läufen, 20 Runden à 3,478 km (18 gestartet, 17 gewertet)

1.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	32.31,517 min
2.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 3,091 s
3.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 3,973 s
4.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 4,978 s
5.	Marcel Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 5,787 s
6.	Eric Scalvini (I), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	+ 10,451
7.	Christopher Röhner (D), Honda ADAC Sachsen*	Honda	+ 11,610 s
8.	Dominik Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 12,401 s
9.	Philipp Regensperger (D), Lubner Motorsport	Opel	+ 12,563 s
10.	Patrick Sing (D), RaceSing	Hyundai	+ 13,570 s

Schnellste Runde: 1.30,344 min (Engstler) *Gaststarter

LAUSITZRING (D), 2. RENNEN

6. von 14 Läufen, 13 Runden à 3,478 km (17 gestartet, 14 gewertet)

1.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	22.08,472 min
2.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 0,927 s
3.	Dominik Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 3,819 s
4.	Nico Gruber (A), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 6,954 s
5.	Marcel Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 9,078 s
6.	Robin Jahr (D), ROJA Motorsport by ASL Lichtblau	Hyundai	+ 12,008 s
7.	Eric Scalvini (I), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	+ 14,422 s
8.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 14,698 s
9.	Philipp Regensperger (D), Lubner Motorsport	Opel	+ 16,665 s
10.	Christopher Röhner (D), Honda ADAC Sachsen*	Honda	+ 17,071 s

Schnellste Runde: 1.30,897 min (Engstler) *Gaststarter

STAND FAHRER

1.	Engstler	186 Punkte
2.	D. Fugel	127
3.	Scalvini	126
4.	Andersen	111
5.	Gruber	96
6.	M. Fugel	84
7.	Karklys	74
8.	Jahr	48
9.	Regensperger	43
10.	Kircher	42

STAND TEAMS

1.	Hyundai Team Engstler	251 Punkte
2.	Honda ADAC Sachsen	172
3.	Wimmer Werk Motorsport	135

STAND JUNIOREN

1.	Gruber	69 Punkte
2.	Regensperger	39
3.	Kircher	35
4.	Legutko	22

DTM

Mini-Erfolg für Abril

Vergangene Woche entschied das Berufungsgericht des DMSB über den Fall Vincent Abril/HRT in Monza. Dabei wurde die Sonntags-Disqualifikation zurückgenommen.

Von: **Michael Bräutigam**



DTM

Zumindest am Monza-Sonntag wieder in Wertung: Abrils HRT-Mercedes

Zur Erinnerung: Die Spritprobe, die bei Abrils HRT-Mercedes nach seiner Pole fürs Samstagsrennen in Monza entnommen wurde, entsprach nicht dem hinterlegten Referenz-Kraftstoff. Wie aus mehreren Quellen zu hören ist, wich die Probe dabei „deutlich" ab. Das Gerücht, jemand könnte ohne Wissen des Teamchefs oder des Fahrers Oktan-Booster in den Tank gekippt haben, bekommt dadurch etwas mehr Substanz – auch, weil bei Teamkollege Maximilian Götz keine Abweichung festgestellt wurde, obwohl beide Autos den Sprit aus der gleichen Tankanlage bekommen.

Ursprünglich war Abril für das ganze Monza-Wochenende rückwirkend disqualifiziert worden, nun bekommt er die Ergebnisse für Sonntag wieder. Nur blöd für ihn: Punkte gab es da weder im Quali noch im Rennen. Die Disqualifikation im Samstagsrennen, nach dem keine erneute Probe entnommen wurde, bleibt bestehen, weil es zeitlich nicht möglich gewesen sei, zwischen Qualifying und Rennen das gesamte Tanksystem zu entleeren und neu zu befüllen, sehr wohl aber zwischen Samstag und Sonntag. Das Team beteuert nach wie vor, dass man sich die Abweichung nicht erklären könne und dass auch kein Performance-Vorteil entstanden sei. Noch offen ist, ob HRT erneut gegen das Urteil vorgeht – dafür müsste man jedoch zur FIA gehen. ■

NACHRICHTEN

SUPERCARS: GLEICH ZWEI EVENTS ABGESAGT

Vergangene Woche gab Supercars bekannt, dass der Event auf Phillip Island abgesagt wird. Am Montag folgte auch die Absage des eigentlich als Finale geplanten Rennwochenendes in Surfers Paradise. Beides wurde mit den Unwägbarkeiten der Corona-Pandemie begründet. Ein neuer Restkalender soll in dieser Woche vorgestellt werden.

TCR: URRUTIA UND ORIOLA MIT SIEGEN IN URUGUAY

Der aktuelle Tabellenzweite der WTCR, Santiago Urrutia, sowie Ex-WTCC-Pilot Pepe Oriola gaben sich vergangenes Wochenende bei der TCR Südamerika in Riviera die Ehre. Die Pole und den Sieg im ersten Lauf sicherte sich der uruguaische Lokalmatador im Lynk & Co, das zweite Rennen ging an den Spanier, der damit die Tabellenführung ausbaut.

NASCAR

Toyota-Festspiele in Richmond

Das Team Joe Gibbs Racing demonstrierte einmal mehr seine Stärke in Richmond. Diesmal reichte es für die Toyota-Truppe zu einem von Martin Truex Jr. angeführten Dreifach-Triumph.

Von: **Michael Bräutigam**

Der spätere Sieger erwischte einen denkbar schlechten Start in den Rennabend, weil er paradoxerweise zu gut loskam. Denn als die grüne Flagge geschwenkt wurde, überquerte er vor Pole-Mann Denny Hamlin die Ziellinie. Die folgende Strafe sorgte dafür, dass er im 400-Runden-Rennen erst mal einiges an Überhol-Arbeit vor sich hatte.

Die Frühphase des Rennens bestimmte Kurt Busch, bevor an seinem Ganassi-Chevy ein Reifenschaden für einen Einschlag in die Mauer und das frühe Aus nach nur 40 Umläufen sorgte. „Ich weiß nicht, was ich tun muss, damit ich in Bristol weiterkomme", gab sich der Ex-Champ resigniert. Antwort: Er liegt auf dem mit Alex Bowman (Chevrolet) geteilten 12. Platz in der Tabelle und muss zumindest den Hendrick-Piloten schlagen.

Kyle Busch bestraft

Sicher weiter ist neben Darlington-Sieger Hamlin, der in Richmond die meisten Führungsrunden drehte, und Richmond-Sieger Truex, der über die letzten 51 Runden in Führung liegend nichts mehr anbrennen ließ, auch Regular-Season-Meister Kyle Larson. Er hat den Cut vorzeitig über die Punkte geschafft.

Beim Nachtrennen in Bristol zählt in Form von Kyle Busch ein weiterer Gibbs-Toyota-Fahrer als einer der Favoriten. Er verhagelte sich den möglichen Sieg in Richmond mit zwei Strafen. Eine Speeding Penalty 55 Runden vor dem Ende sorgte dafür, dass er letztlich nur auf P9 einlief. Sonst hätte es auch einen Gibbs-Vierfachsieg geben können. ■



NASCAR

Nach früher Strafe wieder vorgekämpft: Richmond-Sieger Martin Truex Jr.

NASCAR CUP SERIES

Richmond/Virginia (USA)
28. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Christopher Bell (USA)	Toyota
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Joey Logano (USA)	Ford
6.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
7.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
8.	Kevin Harvick (USA)	Ford
9.	Kyle Busch (USA)	Toyota
10.	Ryan Blaney (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 28 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	2151 Punkte
2.	Larson (Chevrolet)	2127
3.	Truex Jr. (Toyota)	2113
4.	Logano (Ford)	2093
5.	Blaney (Ford)	2081
6.	Harvick (Ford)	2078
7.	Elliott (Chevrolet)	2072
8.	Bell (Toyota)	2070
9.	Keselowski (Ford)	2066
10.	Kyle Busch (Toyota)	2061


MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
FÜR SIE ZUR WAHL
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082

Bei Freunden zu Ha

Vor einem knappen Vierteljahrhundert wurde der Histo Cup in Österreich ins Leben gerufen. Heute ist er weit mehr als eine von vielen Rennserien – und auch gar nicht mehr so historisch, wie man beim Namen denken würde. MSa besuchte die Rennen am Slovakiaring und griff sogar selbst ins Lenkrad.

Von: **Michael Bräutigam**

Des einen Leid, des anderen Freud – die Gründungsgeschichte des Histo Cups ist schnell zusammengefasst. „Es gab in Österreich damals eine historische Rennserie, dort haben sie aber nur gestritten. Irgendwann war es nur noch ein Scherbenhaufen. Ein Freund von mir hat mich gefragt: Warum machen wir es nicht selbst?", erzählt Michael Steffny, der als Gründer und scheidender Serienleiter die Geschicke tatsächlich selbst in die Hand nahm. Einige Wochen nach der Idee hatte der besagte Freund den von Steffny benötigten Sponsor gefunden. „25 000 Schilling, das war 1997 ein Vermögen", erinnert er sich.

Stück für Stück gewachsen

Sein Herz für den Motorsport – Steffny fährt seit 1976 selbst Rennen – brachte ihm schnell regen Zulauf. Innerhalb von drei Jahren wuchs die Serie von sieben auf rund 40 Starter. „Dann ging es los mit jüngeren Baujahren, erst mit den Youngtimern. Dann kam die Idee mit der BMW 325 Challenge, das war ein Riesenerfolg!"

Aus der Serie Histo Cup wurde so im Laufe der Zeit eine Plattform. Es folgten Formelautos, jüngere Baujahre und schlussendlich auch die Tourenwagen Open, in der sich der Autor später in dieser Geschichte noch selbst im Cockpit versuchen darf. „Die wollten wir am Anfang eigentlich nicht, weil es nicht historisch war. Aber die Leute waren nett, die solche Autos haben. Da haben wir gesagt: Warum nicht? Motorsport ist Motorsport", sagt Steffny ganz pragmatisch.

Mittlerweile ist die Tourenwagen Open sogar so groß, dass das Feld in zwei Gruppen aufgeteilt wird. So historisch der Name klingt, ist die Plattform also nicht mehr. Vielmehr ein Querschnitt durch rund sechs Jahrzehnte Motorsport.



TOMSCHI

„Die Leute sind ehrgeizig, sie haben die Liebe zum alten Blech und sie wollen ein schönes Wochenende verbringen. Im Fahrerlager sind alle Freunde."

Michael Steffny, Histo Cup

Heute hat man vom urigen Steyr-Puch 650 TR über mittelalte Formel Renault bis hin zum modernen GT à la Mercedes-AMG GT3 alles über die diversen Serien verteilt. Das zieht: Bei den Heimrennen am Salzburgring oder in Spielberg kommen teilweise im Breitensport sensationelle über 10 000 Leute oder mehr an die Strecke. Auch die Livestream-Zugriffe, teilweise über 50 000 pro Event, sprechen für sich.

Das Fahrerfeld ist ebenso bunt gemischt. Profi-Fahrer sind zwar nur sehr selten anzutreffen und eigentlich auch nur, wenn solvente Hobby-Rennfahrer sie als Teamkollegen engagieren, aber vom Nachwuchsfahrer bis zur Generation Ü-60 findet sich alles im Cockpit wieder. Prominentester Stammfahrer ist übrigens TV-Moderator Benedikt „Beni" Weber, der mit eigenem Gespann aus VW-Bus, Fahrzeugtrailer und seinem Rennauto aus der seligen Mini Challenge anreist.

„Die Leute sind ehrgeizig, sie haben die Liebe zum alten Blech und sie wollen ein schönes Wochenende verbringen", zählt der Histo-Cup-Gründer auf, welche Gemeinsamkeiten die Fahrerinnen und Fahrer durch die verschiedenen Klassen verbinden. „Wir haben klare Regeln und halten uns an die Vorschriften des Reglements. Aber im Fahrerlager sind wir alle Freunde", sagt Steffny. Und wenn es doch mal



TOMSCHI

Bunte Mischung: Beim Histo Cup fahren unterschiedlichste Fahrzeuge aus vielen Epochen

Ärger gibt? „Dann muss ich durchgreifen und sagen: Entweder ihr gebt euch die Hände und vertragt euch wieder, oder ihr fahrt beide nach Hause.“ Zum Glück geht aber sowohl auf der Strecke als auch im Fahrerlager meist alles ganz harmonisch ab.

KTM gegen Cup-Porsche

Ein Umfeld, das auch meinem Teamchef für den Gaststart, Dominik Olbert von Razoon Racing, gefällt. Nach dem Ende der KTM X-Bow Battle galt es, für 2021 neue Einsatzgebiete für die Mattighofener Sportwagen zu finden. Im Histo Cup setzt alleine er nun bis zu vier Autos ein.

„Hier haben wir eine super Plattform gefunden, auf der wir uns mit unseren Autos prima integrieren können“, sagt Olbert. „Das macht uns und primär natürlich den Kunden Spaß. Wir fühlen uns einfach wohl. Es ist sehr familiär. Am Abend wird gegrillt und man trifft sich mit anderen auf ein Bierchen.“

Am Freitagabend geht es am Slovakiaring aber erst mal auf die Rennstrecke. Beim Ein-Stunden-Rennen, das ich gemeinsam mit Olbert bestreite, geht es darum, mich nach den vorherigen Trainings weiter auf den 365 PS starken und rennfertig nur rund 900 kg wiegenden Rennwagen einzuschießen. Dieser entspricht dem alten „Elite“-Reglement der KTM X-Bow Battle. Andere X-Bows, egal ob GT4 oder mit offenem Cockpit, fahren außerhalb dieses Reglements mit noch mehr Leistung. Am Ende merke ich trotz der Freude über den zweiten Gesamtrang, dass die fehlende Servolenkung im Verbund mit den klebrigen Hankook-Rennslicks das Fitnessstudio absolut überflüssig macht. Die lang gezogenen Kurven des knapp 6 km langen Slovakiarings gilt es teilweise einhändig zu durchfahren, um in der klassisch betätigten Handschaltung die verschiedenen Fahrstufen anzuwählen.

> „Hier haben wir eine super Plattform gefunden, wo wir uns prima integrieren können. Das macht uns und primär den Kunden Spaß. Wir fühlen uns einfach wohl.“
>
> Dominik Olbert, Razoon Racing

Mit entsprechendem Muskelkater geht es tags darauf ins erste Sprintrennen, wo sogar ein Klassensieg herausspringt. Am Sonntag heißt es erneut: David gegen Goliath, weniger Gewicht gegen mehr Leistung. Cup-Porsche der Generation 991.2 kann man mit dem Elite-KTM schon mächtig ärgern – ein Katz-und-Maus-Spiel, das jedoch mit genau so einem Auto endet – mit einer kleinen Berührung und dem vorzeitigen Aus für beide Beteiligten. Nach dem Rennen kurzes Shakehands, ein aufmunternder Schulterklopfer vom Unfallgegner – und die Racer-Seele ist rehabilitiert.

Am Wochenende steht am Salzburgring der nächste Event des Histo Cups an, erstmals seit Beginn der Pandemie sind auch wieder externe Zuschauer zugelassen. „Wir haben ein offenes Fahrerlager und jeder Zuschauer kann vorbeikommen. Jeder kann in jedes Zelt gehen und es gibt keine Geheimnisse“, verspricht Steffny, der zum Ende des Jahres die Serie endgültig an seine Söhne abtritt. „Beide sind aber im Histo Cup groß geworden“, beruhigt der 65-Jährige. Der Fortsetzung der Erfolgsgeschichte steht damit also nichts im Wege. ■



TOMSCHI

Im Hankook-KTM von Razoon Racing: Der MSa-Mann beim Gast-Renneinsatz



TOMSCHI

Für alle was dabei: Formel-Autos verschiedenster Generationen



TOMSCHI

Auch die Youngtimer-Szene ist mit vielen automobilen Schätzen vertreten



TOMSCHI

Gute Laune ist beim Histo Cup garantiert – nicht nur bei der Siegerehrung



Nicht zerbrochen

So oft ihn Marc Márquez auch angriff, Francesco Bagnaia wusste immer eine Antwort. So holte der Ducati-Werkspilot seinen ersten MotoGP-Sieg, und da WM-Leader Fabio Quartararo strauchelte, hat er sogar noch Titelchancen.

Von: **Imre Paulovits**

Versuch Nummer 6: Marc Márquez drückt sich in Turn 5 innen an Francesco Bagnaia vorbei, doch der lässt sich wie schon bei den fünf Manövern zuvor nicht beeindrucken und setzt sich beim Beschleunigen wieder vor den Honda-Werkspiloten. Versuch Nummer 7: Márquez bremst sich in Turn 12, die seinen Namen trägt, wieder innen rein und macht die Linie dicht. Doch er wird herausgetragen, und von nun an hat Bagnaia so viel Vorsprung, dass er ungehindert seinem ersten MotoGP-Sieg entgegenfährt. Die Ducati-Box flippt gänzlich aus, Teamchef Davide Tardozzi umarmt Rennleiter Gigi Dall'Igna. Wenn der spitzbärtige Italiener zuvor auch versucht hatte, sein Pokerface beizubehalten, nach den Anspannungen dieses Rennens ist er völlig weich in den Knien.

Seit 2010, als Casey Stoner das Eröffnungsrennen des Motorland Aragón gewonnen hatte, war Ducati hier sieglos, im Vorjahr gingen sie in Aragón gleich gänzlich unter. Und so nah Bagnaia in den letzten zwei Jahren auch an seinem ersten MotoGP-Sieg dran war, es ist bislang immer etwas dazwischengekommen. Doch nun ist der Knoten geplatzt, und das wissen die Italiener zu feiern.

Veränderte Verhältnisse

Es war in diesem Jahr in Aragón deutlich wärmer als an den beiden Oktober-Wochenenden im Vorjahr. Und plötzlich hatten die Yamaha und die Suzuki, die dort siegreich gewesen waren, Rückstand. Marc Márquez, der damals fehlte hatte, aber davor viermal in Folge gewonnen hatte, war auf dem Linkskurs wieder in seinem Element und entsprechend motiviert. Der achtfache Weltmeister war im ersten freien Training fast eine ganze Sekunde schneller als der Rest der Welt, stürzte aber am Nachmittag. Und auch in FP4 war klar abzulesen, dass der achtfache Weltmeister auf diesem Kurs, der seinen rechten Arm und seine rechte Schulter weniger beansprucht, die schnellste Pace hat. Nur: Als ihm in der Rechtskurve der ersten Schikane das Vorderrad einklappte, versuchte er zwar, das Motorrad mit dem Knie und dem Ellbogen wieder aufzurichten, so wie man es vor seinem Unfall zu Beginn der letzten Saison kannte, doch ihm fehlte dafür einfach die Kraft. Völlig hilflos lag er unter dem Motorrad und rutschte ins Kiesbett. „Ja, mir fehlt einfach die Kraft auf der rechten Seite, um so zu fahren, wie ich es früher gewohnt war", gab der Honda-Werkspilot zu. „Ich kann deshalb auch das Limit nicht so pushen und muss bei Zweikämpfen anders vorgehen als früher."

> „Bagnaia auf der Ducati erinnerte mich ganz an Andrea Dovizioso. Er bremst spät, hat viel Traktion – nur fährt er auch noch mehr Kurvenspeed. So gingen mir die Möglichkeiten aus."
>
> Marc Márquez

Eigentlich hatte jeder damit gerechnet, dass der Ausnahmekönner seine Fitness über den Sommer wieder völlig zurückerlangen würde, doch davon ist er noch um Welten entfernt. Beobachtet man ihn, fällt auf, dass er Dinge, die ein Rechtshänger nie mit der linken Hand machen würde, nun mit links verrichtet. Sogar die Trinkflasche legt er sich von der rechten gleich in die linke Hand, und bei jedem Sturz fasst er sich als Erstes an die rechte Schulter. Es ist sehr gut möglich,



Die zwei von der Zankstelle: Francesco Bagnaia (#63) und Marc Márquez boten einen packenden Kampf um den Sieg

DUCATI

dass er eine viel schwerere Nervenverletzung erlitten hat, als bislang offiziell zugegeben wurde, und was er sich bei seinen bislang 18 Stürzen in dieser Saison alles zugezogen haben kann, darüber kann nur spekuliert werden.

Auch die Michelin-Reifen verhielten sich ganz anders als erwartet. Trotz der Hitze bewährte sich der weichste Hinterreifen und hielt länger als man erwartet hatte, so fuhr bald das ganze Feld vorne den härtesten und hinten den weichsten. Und damit konnten neben Márquez die Ducati, allen voran Bagnaia, die Suzuki und Aleix Espargaró mit der Aprilia am längsten die Zeiten halten.

WM-Leader in Sorge

Fabio Quartararo konnte sich zwar neben den beiden Werks-Ducati für die erste Startreihe qualifizieren, doch er ahnte schon, dass er über die Distanz nicht die Pace von Márquez und Bagnaia haben würde. Doch dann wurde es viel schlimmer, und der Yamaha-Werkspilot fiel bis auf den achten Platz zurück. „Es war sehr merkwürdig“, grübelte der Franzose, und mit ihm sein ganzes Team. „Ich hatte von der ersten Runde an keine Traktion hinten und war völlig machtlos. Es ist nur gut, dass nächste Woche schon Misano folgt, eine Strecke, die ich mag.“

Auch Álex Rins, der im Vorjahr das erste Rennen in Aragón gewonnen hatte, ging völlig unter. Vom 20. Startplatz kämpfte er sich schnell vor, doch auf P12 war Schluss. Dafür schaffte es Weltmeister Joan Mir wieder aufs Podest. „Ich habe alles gegeben, doch mehr war nicht drin“, gab er zu. „Meine Pace war nicht viel langsamer als die der beiden vorn, aber ich habe zu viel Zeit hinter Jack Miller und Aleix Espargaró verloren, da hatte ich keine Chance, mich in den Kampf um den Sieg mit einzumischen.“

Am Wochenende geht es in Misano weiter. Kann Bagnaia den Schwung zu einem weiteren Sieg vor Heimpublikum mitnehmen, oder schlägt WM-Leader Fabio Quartararo zurück? Oder liefert die MotoGP, wie in diesem Jahr schon so oft, eine weitere Überraschung? ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA



WIE SCHMECKT IHR ERSTER MOTOGP-SIEG?
Ich habe nach der schwachen Vorstellung im letzten Jahr nicht erwartet, dass ich hier so stark sein würde. Es war aber nicht leicht. Die Bedingungen waren wärmer als an den Vortagen, ich hätte nicht gedacht, dass die Pace so hoch sein könnte. Mein Motorrad führte sich sehr gut an, und ich wusste, dass Marc Márquez als Einziger eine bessere Pace hatte als ich. Ich habe hart gepusht, und wir haben uns bald von den anderen gelöst. Ich wusste, dass mich Marc zum Schluss angreifen wird, vorher hätte es ja keinen Sinn gemacht. Ich habe dann gemerkt, dass er mich an Stellen überholt, an denen ich am Kurvenausgang stark bin. So konnte ich immer zurücküberholen. Bei seinem letzten Versuch in Turn 12 habe ich schon so hart gebremst, dass ich wusste, dass er hinausgetragen wird. Nach zweieinhalb Jahren voll auf und ab in der MotoGP war das ein Sieg voller Emotionen. Jetzt, mit dem Werksteam, hat es endlich geklappt.

WIE WAR DIESE STEIGERUNG MÖGLICH?
Ich habe ab FP1 nichts mehr an dem Motorrad verstellt, es hat aber perfekt funktioniert. Dies zu wiederholen, wird nicht einfach sein.

WAS ERWARTEN SIE NÄCHSTE WOCHE VON IHREM HEIMRENNEN?
Ich hoffe, dass ich dort wieder so schnell sein werde wie hier, ich werde es auf alle Fälle versuchen.



SUZUKI

Die Helden dahinter: Joan Mir (#36) fuhr aufs Podest, Aleix Espargaró wurde Vierter



DUCATI

Francesco Bagnaia: Knoten geplatzt



MOTOGP

Zu Beginn ging es rund: Bagnaia führt, Miller (#43) in Sorge, dahinter Marc Márquez (#83), Quartararo und Mir

Mit neuem Rahmen



POLARITY PHOTO

Auch in Aragón begann das Wochenende für die KTM-Piloten zäh, doch im Rennen brannten Brad Binder und Iker Lecuona wieder ein Feuerwerk ab – wenn auch nur die Reifen des Südafrikaners dies bis ins Ziel mitmachten.

Von: **Imre Paulovits**

Dass die Österreicher nicht alle Register ziehen, um sich weiter zu verbessern, kann man ihnen wirklich nicht vorwerfen. In Aragón gab es wieder einen neuen Rahmen, den Brad Binder schließlich gar im Rennen benutzte, Miguel Oliveira aber nach einem Tag beiseitestellte. „Ich werde ihn in Misano wieder probieren, es gibt bei einem Rennwochenende zu viele Dinge, auf die man sich vorbereiten muss, als dass man da noch Zeit hätte, eine Abstimmung für neue Fahrwerksteile zu finden." Renndirektor Pit Beirer stellte klar, wonach sie suchen. „Es ist wie immer das Gleiche: Wo könnte man sich noch verbessern? Wir suchen natürlich nach mehr Kurvenspeed, Traktion und dass man das Motorrad früher aufrichten kann. Aber auf dem Niveau, auf dem wir sind, findet man natürlich nichts, ohne dass man in einem anderen Bereich verliert."

Natürlich nahm die Abstimmung des neuen Rahmens erst einmal etwas Zeit in Anspruch, und so waren in FP1 erst einmal Danilo Petrucci und Iker Lecuona als 13. und 16. mit dem alten Rahmen die schnellsten KTM. Brad Binder konnte sich in FP2 bereits auf die 12. Stelle verbessern, in FP3 sackte er bis P18 ab und verpasste so den Einzug ins erste Qualifying. Das schaffte er mit der zweitschnellsten Zeit hinter Johann Zarco in Q1, doch damit hatte er auch schon alle seine weichen Hinterreifen aufgebraucht und ihm blieb nur der 12. Startplatz. Von dort kämpfte er sich bis auf dem sechsten Platz vor. Als ihm zum Schluss der Hinterreifen einging, musste er noch den nach vorne stürmenden Enea Bastianini vorbeilassen. Auch Iker Lecuona brannte ein Feuerwerk ab, lag zeitweilig noch vor Binder, doch seine Reifen gingen noch früher ein.

Derweil ließ Remy Gardner noch eine Neuigkeit heraussickern: Beim Test nach dem Misano-Grand-Prix sollen er und Raúl Fernández bereits erstmals die MotoGP-KTM testen. ■

KOMMENTAR

ES IST DIE ZEIT NEUER LEGENDEN. Die aufstrebende junge Generation in allen Klassen zeigt, dass sie all das Zeug hat, was ihre großen Vorgänger ausgezeichnet hat. Dass Raúl Fernández mit einem neun Tage zuvor gebrochenen und sieben Tage zuvor operierten rechten vierten Mittelhandknochen gewinnen konnte, erinnert an die Leidensfähigkeit von Jon Ekerold, Reinhold Roth, Kevin Schwantz, Wayne Gardner, Mick Doohan oder Marc Márquez. Dazu hat nach Fabio Quartararo nun auch Francesco Bagnaia bewiesen, dass er nicht davor zurückscheut, im direkten Zweikampf die Klingen mit Marc Márquez zu kreuzen. Bleibt Letzterem zu wünschen, dass er wieder ganz gesund wird und noch eine Weile gegen diese neue Generation von Helden gegenhalten kann. Denn es wäre schade, wenn sich die „Alten" ganz verabschieden müssten.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

ECHTER BIKER
Pramac-Ducati-Pilot Johann Zarco fährt nicht nur auf der Strecke gern Motorrad, und er hat auch ein großes Interesse an der Motorrad-Historie. So sinnierte er schon öfter darüber, wie es früher war, und vor dem Grand Prix von Aragón wollte er es genau wissen. Nach einer Schnapsidee wurde die Sache konkretisiert, der französische Motorradjournalist Adrian Parassol borgte ihm seine Ducati SSD Darmah von 1981, und Zarco fuhr mit Freunden die 900 Kilometer von seinem Haus bei Avignon zum Motorland Aragón. Dabei mied er die Autobahn und fuhr über die schönsten Nebenstrecken. Angekommen, wartete schon das nächste Abenteuer: Gemeinsam mit seinem Teamkollegen Jorge Martín probierte er den berühmten Flying Fox in Fuentespalda, 40 Kilometer von der Strecke entfernt.

LORENZO WIEDER DA
Eigentlich wollte Jorge Lorenzo letztes Jahr beim Barcelona-Grand-Prix ein Comeback mit einer Wildcard geben, was wegen der Pandemie ausblieb. Mittlerweile hat sich der fünffache Weltmeister völlig von der Grand-Prix-Szene losgesagt und genießt derzeit ein unbeschwertes Leben mit viel Reisen. Nun kam er das erste Mal wieder zu einem Grand Prix und zeigte sich verwundert. „Zunächst ist es ganz merkwürdig, das Fahrerlager so leer zu sehen", so Lorenzo. „Es wird wohl noch eine Weile vergehen, bis wir wieder ganz zur Normalität zurückkehren." Lorenzo nahm auch den Generationswandel in der MotoGP zur Kenntnis. „Marc Márquez muss erst wieder gesund werden, dass wir sehen, was die Jungen wirklich können. Aber die MotoGP ist derzeit enger beisammen als je zuvor. Joan Mir hat letztes Jahr schon bewiesen, dass er Weltmeister werden kann, ich sehe in Jorge Martín und Pecco Bagnaia noch viel Potenzial."

FREUDE AUF DEN TRIBÜNEN
Auf den Tribünen waren auch wieder Ausländer anzutreffen, darunter viele aus Frankreich. Die fünf Fans von Johann Zarco mit je einem Buchstaben seines Namens waren wieder da und feuerten ihren Helden an. Ein junger weiblicher Fan von Fabio Quartararo malte auf ein großes Schild, dass sie seine Handschuhe gegen ein Hamburger-Menü tauschen würde. Der WM-Leader gab sie ihr daraufhin ohne Gegenleistung. ■ IP



PRAMAC

Johann Zarco: 900 Kilometer per Achse mit 40 Jahre alter Ducati

MOTOGP-ERGEBNISSE

Aragón (E) – 12. September 2021 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 116,711 km über 23 Runden à 5,077 km. 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 48 Grad. Schnitt des Siegers: 167,8 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	23	41.44,422 min	339,6 km/h	1.48,333 min	H/S	25
2.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	+0,673 s	342,9 km/h	1.48,139 min	H/S	20
3.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	23	+3,911 s	341,8 km/h	1.48,492 min	H/S	16
4.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	23	+9,269 s	342,9 km/h	1.48,440 min	H/S	13
5.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	23	+11,928 s	344,0 km/h	1.48,349 min	H/S	11
6.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	23	+12,189 s	347,3 km/h	1.48,827 min	H/S	10
7.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	23	+13,757 s	346,1 km/h	1.48,753 min	H/S	9
8.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	23	+14,064 s	339,6 km/h	1.48,625 min	H/S	8
9.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	23	+16,575 s	344,0 km/h	1.48,515 min	H/S	7
10.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	23	+16,615 s	342,9 km/h	1.48,667 min	H/S	6
11.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	23	+16,904 s	345,0 km/h	1.48,566 min	H/S	5
12.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	23	+17,124 s	342,9 km/h	1.48,837 min	H/S	4
13.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	23	+17,710 s	345,0 km/h	1.49,136 min	H/S	3
14.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	23	+19,680 s	346,1 km/h	1.49,022 min	H/S	2
15.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	23	+22,703 s	339,6 km/h	1.49,098 min	H/S	1
16.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	23	+25,723 s	338,6 km/h	1.49,095 min	H/S	-
17.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	23	+26,413 s	347,3 km/h	1.49,072 min	M/S	-
18.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	23	+26,620 s	344,0 km/h	1.49,215 min	H/S	-
19.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	23	+32,517 s	340,7 km/h	1.49,587 min	H/S	-
20.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	23	+39,073 s	345,0 km/h	1.49,570 min	H/S	-
	Nicht gewertet:							
	Jake Dixon (GB)	Yamaha YZR-M1	1	+22 Runden	334,4 km/h	1.56,554 min	H/S	-
	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	0	+23 Runden	-	-	H/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.46,322 min
2.	Miller	1.46,688 min
3.	Quartararo	1.46,719 min
4.	M. Márquez	1.46,736 min
5.	Martín	1.46,878 min
6.	A. Espargaró	1.46,883 min
7.	Mir	1.47,162 min
8.	P. Espargaró	1.47,194 min
9.	Bastianini	1.47,278 min
10.	Zarco	1.47,288 min
11.	Nakagami	1.47,366 min
12.	Binder	1.47,932 min
13.	Lecuona	1.47,508 min
14.	A. Márquez	1.47,542 min
15.	Crutchlow	1.47,613 min
16.	Petrucci	1.47,708 min
17.	Marini	1.47,741 min
18.	Oliveira	1.47,750 min
19.	Viñales	1.47,764 min
20.	Rins	1.47,790 min
21.	Rossi	1.47,863 min
22.	Dixon	1.48,146 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	214
2.	Bagnaia	161
3.	Mir	157
4.	Zarco	137
5.	Miller	129
6.	Binder	117
7.	A. Espargaró	96
8.	Viñales	95
9.	Oliveira	87
22.	Bradl	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	250
2.	Yamaha	242
3.	Suzuki	174
4.	KTM	171
5.	Honda	135
6.	Aprilia	97

WM-STAND TEAMS

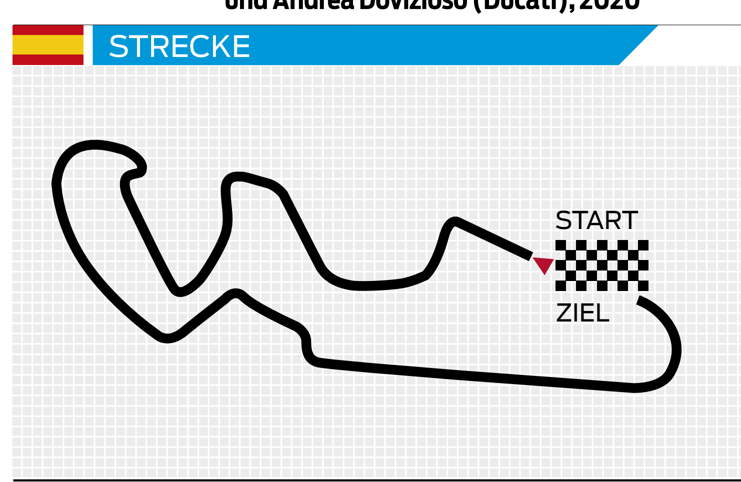
	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	309
2.	Ducati Lenovo Team	290
3.	Team Suzuki Ecstar	225
4.	Pramac Racing	212
5.	Red Bull KTM Factory Racing	204
6.	Repsol Honda Team	141
7.	LCR Honda	113
8.	Aprilia Racing Team Gresini	100
9.	Tech3 KTM Factory Racing	75
10.	Esponsorama Racing	73

„Ich denke nicht an den WM-Titel. Ich will einfach die restlichen Rennen so gut wie nur möglich fahren. Was dann herauskommt, werden wir in Valencia sehen.“

Francesco Bagnaia

MOTORLAND ARAGÓN (E) 5,077 KM

Rundenrekord: **1.48,089, Franco Morbidelli (Yamaha), 2020**
Quali-Rekord: **1.46,322, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Topspeed-Rekord: **351,8 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati) und Andrea Dovizioso (Ducati), 2020**





MOTOGP

Fabio Quartararo: Scheint für den WM-Leader in Misano wieder die Sonne?

Raúl Fernández: Mit gebrochener



Raúl Fernández: Ein Sieg, der in die Geschichtsbücher eingehen wird

POLARITY PHOTO

Er war der Held des Wochenendes: Nur eine Woche nach seiner Hand-OP war Raúl Fernández eine Nummer zu schnell für die Gegner. Marcel Schrötter handelte sich eine Zeitstrafe ein.

Von: **Imre Paulovits**

Es war eine dieser Wunder-Fahrten, die zeigt, aus welchem Holz die Rennfahrer geschnitzt sind, die es ganz nach oben schaffen wollen. Mit übermenschlicher Schmerztoleranz, die wenn es gut geht, die Nachwelt mit Legenden versorgt. Wie die von Jon Ekerold, der 1979 mit zwei operierten Schlüsselbeinen in Hockenheim gewann. Oder die von Reinhold Roth, der es an gleicher Stelle 1987 nur zwei Tage nach einer Schlüsselbein-OP aufs Podest schaffte. Oder wie Jorge Lorenzo, der sich 2013 in

Mit Pedro Acosta und Augusto Fernández

Beide Fahrer des alle überragenden Moto2-Teams von Aki Ajo steigen in die MotoGP auf, 2022 fahren Augusto Fernández und Pedro Acosta für das KTM-Werksteam des Finnen.

Von: **Imre Paulovits**

Es war eine Entscheidung, über die man sich nicht wundern musste. Nachdem das Team von Aki Ajo mit seiner Traumpaarung vom gereiften Remy Gardner und dem Supertalent Raúl Fernández die Moto2-WM zum teaminternen Duell gemacht hat und beide Fahrer bereits einen Vertrag für die MotoGP 2022 haben, mussten zwei Erfolg versprechende Ersatzpiloten gefunden werden. Nun steht fest: 2022 wird die Fahrerpaarung Augusto Fernández und Pedro Acosta heißen. „Auf Augusto Fernández haben wir schon vor ein, zwei Jahren ein Auge geworden. Er hat sich wieder sehr gut entwickelt und ist vielversprechend“, verrät KTM-Renndirektor Pit Beirer, der die Wahl zusammen mit Aki Ajo getroffen hat. „Wir hatten es nicht einfach. In Jerez hatten wir mit dem Vorstand noch vereinbart, dass wir Pedro Acosta noch ein Jahr in der Moto3 und Raúl Fernández in der Moto2 lassen. Dann haben die beiden aber eine fahrerische Reife entwickelt, und es ist so viel Unruhe um sie herum entstanden, dass der Aufstieg bei beiden angezeigt war.“ Jetzt hat Ajo ein anderes Problem: Wer kann die Stelle von Acosta in der Moto3 füllen?

In Aragón wurden auch andere Verträge abgeschlossen. So setzt Sito Pons in seinem Moto2-Kalex-Team auf zwei aktuelle Boscoscuro-Piloten. Nach Arón Canet hat er nun auch Jorge Navarro verpflichtet. So verliert Luca Boscoscuro, der sich seit Jahren wacker der Kalex-Übermacht widersetzt, gleich zwei seiner besten Piloten. Doch der Ex-Rennfahrer hat bereits vorgesorgt: Mit dem erst 16-jährigen Fermín Aldeguer hat er ein echtes Supertalent aufgebaut. Der Spanier gewann überlegen die Moto2-EM, fuhr in der MotoE in Spielberg auf den vierten Platz und wurde in Aragón Siebter!

CIP hat für nächstes Jahr neben Kaito Toba den 18-jährigen Australier Joel Kelso verpflichtet, Maximilian Kofler muss sich nach einer anderen Fahrmöglichkeit umsehen. ■

KTM

Aki Ajo (M.) lässt 2022 Pedro Acosta (l.) und Augusto Fernández fahren

Hand zum Sieg

Assen nach einem Schlüsselbeinbruch zur Operation nach Barcelona fliegen ließ und zwei Tage später im Rennen Fünfter wurde. Nun hat Raúl Fernandez all dies übertroffen. Am Freitag eine Woche zuvor stürzte er mit dem Fahrrad und brach sich den Mittelhandknochen des rechten Ringfingers. Er wurde am Sonntag von Dr. Mir in Barcelona operiert, wurde für renntauglich erklärt und trat an. In den Trainings fuhr er nie mehr als acht Runden, konnte sich auch so für die erste Startreihe qualifizieren und fuhr im Rennen allen auf und davon. Pole-Sitter Sam Lowes versuchte, ihn unter Druck zu setzen und stürzte dabei selbst. Remy Gardner wusste, dass er das Tempo unmöglich mitgehen konnte und gab sich mit dem zweiten Platz zufrieden.

„Ich hab mir keine Spritze geben lassen, denn dann hätte ich kein Gefühl fürs Vorderrad und die Bremse gehabt", gab Fernández zu. „Ich habe nur eine Tablette genommen. Es hat schon das ganze Rennen über furchtbar wehgetan, aber ich wollte hier unbedingt gewinnen." Mit diesem Doppelsieg konnte Ajo Motorsport nicht nur seinen 100. GP-Sieg feiern, sondern hat auch bereits die Team-WM gewonnen!

Marcel Schrötter kam im Rennen richtig gut in Schwung und arbeitete sich bis auf den siebten Platz vor. Doch dann wurde er nur Elfter, weil er wegen Überfahren der Streckenbegrenzung drei Strafsekunden bekam. „Ich hatte eine gute Pace und konnte zügig auf Ogura aufholen, der wehrte sich aber mit allen Mitteln", so Schrötter. „Ich habe eigentlich die Linie komplett zugemacht, doch dann kam Ogura auf einer völlig anderen Linie reingestochen und war wieder vor mir. Für mich war das extrem frustrierend, da ich die Pace hatte, auch Fabio Di Giannantonio einzuholen. So hat uns die Gruppe hinter uns wieder eingeholt, und ich habe in der letzten Runde diesen Fehler gemacht." Dafür schaffte sein Teamkollegen Tony Arbolino Platz 9. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Das Aprilia-Debüt von Maverick Viñales verlief wie erwartet zäh. Obwohl sich der 26-jährige Spanier übers Wochenende steigerte, kämpfte er im Rennen zunächst am Ende des Feldes mit Valentino Rossi und Luca Marini und wurde schließlich 18. „Ich muss meinen Fahrstil komplett umstellen, vor allem beim Einlenken. Dazu muss ich das Drehmoment richtig nutzen lernen. Das geht nicht an einem Wochenende", stellte Viñales klar.

MOTOGP
Francesco Bagnaias Sieg war der 250. eines Italieners in der Königsklasse. Davon stammen 89 von Valentino Rossi und 68 von Giacomo Agostini.

MOTOGP/ SUPERBIKE-WM
Iker Lecuona, der seit seiner Kündigung bei Tech3-KTM erstaunliche Leistungen zeigt, wird wohl in die Superbike-WM umsteigen. Der 21-jährige Spanier soll Gerüchten zufolge noch in dieser Woche einen Vertrag mit dem Honda-Werksteam unterschreiben.

SUPERBIKE-WM
Tito Rabat und Barni Ducati haben in gegenseitigem Einvernehmen mit sofortiger Wirkung ihren Vertrag aufgelöst. Wo und ob der Moto2-Weltmeister von 2014 weiterfahren wird, ist noch nicht bekannt. Bei Barni wird ab Barcelona Samuele Cavalieri fahren.

SUPERSPORT-WM
In Barcelona wird der 20-jährige Däne Simon Jespersen die Ten-Kate-Yamaha von WM-Leader Dominique Aegerter fahren, der an dem Wochenende in Misano in der MotoE fahren muss – und dort ebenfalls Titelchancen hat. Jespersen startete dieses Jahr in Navarra bei Kallio Racing und belegte die Plätze 8 und 9.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Aragón (E) – 12. September 2021 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 106,617 km über 21 Runden à 5,077 km. 32 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 41 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Raul Fernández (E)	Kalex	21	39.49,990 min	1.52,206 min	25
2.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	21	+5,408 sec	1.52,548 min	20
3.	Augusto Fernández (E)	Kalex	21	+6,824 sec	1.53,290 min	16
4.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	21	+7,051 sec	1.52,753 min	13
5.	Arón Canet (E)	Boscoscuro	21	+10,695 sec	1.52,864 min	11
6.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	21	+15,160 sec	1.52,819 min	10
7.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	21	+16,730 sec	1.53,821 min	9
8.	Ai Ogura (J)	Kalex	21	+17,085 sec	1.52,498 min	8
9.	Tony Arbolino (I)	Kalex	21	+17,704 sec	1.53,790 min	7
10.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	21	+20,121 sec	1.53,593 min	6
11.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	21	+20,852 sec	1.53,616 min	5
12.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	21	+24,602 sec	1.53,593 min	4
13.	Joe Roberts (USA)	Kalex	21	+26,086 sec	1.53,620 min	3
14.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	21	+29,101 sec	1.53,732 min	2
15.	Celestino Vietti (I)	Kalex	21	+30,301 sec	1.53,930 min	1
16.	Barry Baltus (B)	NTS	21	+30,420 sec	1.53,710 min	-
17.	Manuel Gonzalez (E)	MV Agusta	21	+34,977 sec	1.54,045 min	-
18.	Stefano Manzi (I)	Kalex	21	+35,789 sec	1.54,409 min	-
19.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	21	+36,036 sec	1.54,312 min	-
20.	John McPhee (GB)	Kalex	21	+47,756 sec	1.54,822 min	-
21.	Xavi Cardelus (AND)	Kalex	21	+47,834 sec	1.54,820 min	-
	Nicht gewertet:					
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	17	+4 Runden	1.54,246 min	-
	Nicolò Bulega (I)	Kalex	16	+5 Runden	1.53,512 min	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	13	+8 Runden	1.52,517 min	-
	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	12	+9 Runden	1.55,803 min	-
	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	12	+9 Runden	1.52,610 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	7	+14 Runden	1.54,208 min	-
	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	3	+18 Runden	1.54,273 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	251
2.	R. Fernández	212
3.	Bezzecchi	179
4.	Lowes	127
5.	A. Fernández	108
6.	Canet	103
7.	Di Giannantonio	101
8.	Ogura	95
9.	Schrötter	80
22.	Lüthi	16

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	325
2.	Boscoscuro	138
3.	MV Agusta	16
4.	NTS	10

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	463
2.	Sky Racing Team VR46	235
3.	Elf Marc VDS Racing Team	226
6.	Liqui Moly IntactGP	120

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Lowes	1.51,778 min
2.	Gardner	1.52,057 min
3.	R. Fernández	1.52,084 min
4.	Garzo	1.52,107 min
5.	Ogura	1.52,148 min
6.	Arenas	1.52,170 min
7.	Navarro	1.52,197 min
8.	Di Giannantonio	1.52,387 min
9.	Bezzecchi	1.52,391 min
10.	Ramirez	1.52,400 min
11.	Canet	1.52,478 min
12.	A. Fernández	1.52,494 min
13.	Vierge	1.52,528 min
14.	Bulega	1.52,626 min
15.	Schrötter	1.52,856 min
16.	Lüthi	1.52,879 min
17.	Aldeguer	1.52,947 min
18.	Roberts	1.53,310 min
19.	Beaubier	1.52,784 min
20.	Corsi	1.52,830 min
21.	Dalla Porta	1.52,846 min
22.	Baltus	1.52,929 min
23.	Arbolino	1.52,992 min
24.	Manzi	1.53,005 min
25.	Syahrin	1.53,114 min
26.	Vietti	1.53,259 min
27.	Chantra	1.53,264 min
28.	Bendsneyder	1.53,416 min

Dennis Foggia schlägt Deniz Ön

Mit einem weiteren Sieg hat sich Leopard-Honda-Pilot Dennis Foggia wieder an die dritte WM-Position gesetzt. Weil beide Tabellenführer stürzten, wittert er seine WM-Chance.

Von: **Imre Paulovits**

Deniz Öncü kann einem schon leidtun. Der 18-jährige Türke führte auf der Tech3-KTM fast das gesamte Rennen an, nur um auf der letzten Geraden von Dennis Foggia auf der bekannt schnellen Leopard-Honda überrumpelt zu werden. „Natürlich freue ich mich über diesen Podestplatz, aber ich ärgere mich auch. Denn ich hatte den Sieg schon vor den Augen", meinte er sichtlich enttäuscht. Dabei hatte es lange sehr gut für ihn ausgesehen. Auf der langen Gegengeraden wurde natürlich viel aus dem Windschatten aus angegriffen, die KTM von Öncü schien aber die schnellste zu sein. „Wir haben sehr viel an dem Motorrad gearbeitet. Ich habe es aber in der letzten Schikane von allen am frühesten geschafft, das Motorrad aufzurichten und so ideal herauszubeschleunigen", stellte er fest. Doch eben in der letzten Runde deckte Foggia seine Karten endgültig auf, zog aus dem Windschatten vorbei und zwang Öncü beim Bremsen weiter nach außen. Der Italiener machte keinen Fehler und gewann so um eine Radlänge.

Teamchef Hervé Poncharal wusste nicht, ob er sich ärgern oder freuen sollte, denn sein zweiter Fahrer Ayumu Sasaki überrumpelte auf dem Zielstrich den letztjährigen Moto3-Junior-Weltmeister Izan Guevara und verdrängte ihn vom Podest. So standen erstmals in der kleinsten Klasse zwei Tech3-Piloten ganz oben. „Es war ein langer Weg von meinem zweiten Platz im letzten Jahr auf der gleichen Strecke", freute sich der 20-jährige Japaner. „Die Verletzung in Mugello und noch schlimmer der Tod von Jason Dupasquier bei dem Unfall waren sehr hart für mich. Aber ich habe nicht aufgegeben, und dass ich wieder hier stehe, macht mich sehr happy."

Die ersten beiden der Tabelle zeigten in Aragón Nerven. Zuerst stürzte Pedro Acosta im Führungspulk und riss Xavi Artigas mit. Statt dass er dadurch viele Punkte aufgeholt hätte, stürzte Sergio Garcia in der letzten Runde ebenfalls. Nun hat Sieger Dennis Foggia Blut geleckt: „Romano Fenati habe ich in der Tabelle jetzt überholt, nun gehe ich auch Garcia und Acosta an", gab er sich angriffslustig.

Romano Fenatis Rennen wurde völlig zerstört, als vor ihm Gabriel Rodrigo stürzte und er ins Kiesbett ausweichen musste. Er setzte das Rennen als Letzter fort und wurde schließlich 14. Filip Salac stürzte ebenfalls, dafür holte Ryusei Yamanaka als Elfter Punkte für das Prüstel Team. ■



Das war knapp: Dennis Foggia (#7) holte seinen dritten Saisonsieg

MotoGP Rookies Cup

Heinrich und Rosenthaler auch 2022

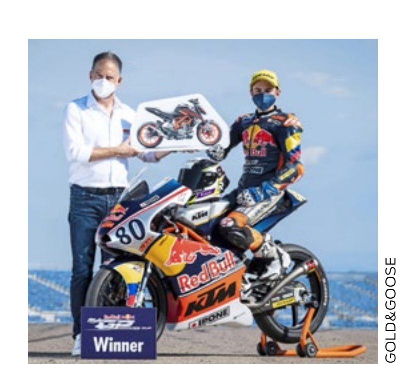
David Alonso wurde bereits nach dem ersten Rennen am Samstag Cup-Sieger. Die letzten beiden Siege gingen an Dani Holgado und Ivan Ortolá. Gute Nachricht für die Deutschsprachigen: Freddie Heinrich und Jakob Rosenthaler wurden auch für 2022 bestätigt.

Dem 15-jährigen kolumbianischen Cup-Leader David Alonso reichte im ersten Rennen ein dritter Platz hinter Dani Holgado und David Muñoz, um sich vorzeitig zum Cup-Sieger zu küren. Auch im letzten Rennen kämpfte Alonso wieder um den Sieg, doch auch diesmal musste er sich mit dem dritten Platz zufriedengeben. Daniel Holgado schaffte es um 44 Tausendstelsekunden vor ihm über den Zielstrich und Ivan Ortolá um weitere sechs Tausendstel.

Noah Dettwiler konnte zum Finale nicht antreten, weil er positiv auf Corona getestet wurde. Die Zukunft des 16-jährigen Schweizers ist aber bereits gesichert: Er wird nächstes Jahr unter der Obhut von Tom Lüthi in der Moto3-Junior-WM fahren. Erfreulich: Jakob Rosenthaler und Freddie Heinrich wurde ein weiteres Rookies-Cup-Jahr zugesichert. Rosenthaler war zuvor noch nie in Aragón. „Es ist nicht so leicht, die Strecke zu lernen", musste der 15-jährige Österreicher feststellen. „Leider bin ich in FP2 gestürzt und habe viel Trainingszeit verloren. Entsprechend kam ich im Qualifying nicht weiter als bis Platz 20. Im ersten Rennen wollte ich dann einfach zu viel, und da hat es mich wieder geschmissen. Aber im zweiten Rennen konnte ich wieder ganz gut mitfighten." Der 16-jährige Deutsche Freddie Heinrich war zunächst zufrieden: „Die Trainings waren super, ich konnte mich pro Training um jeweils zwei Sekunden verbessern. Das Qualifying war dann nicht mehr so gut, ich musste vom 19. Platz aus losfahren. Im ersten Rennen hatte ich von Beginn an Rutscher, und ich konnte mich nicht richtig beweisen. Im zweiten Rennen ging es besser, da hat sich aber einer an mir vorbeigedrückt, der mich aufgehalten hat. So haben wir den Anschluss an die Gruppe verloren, und ich bin schließlich 17. geworden." ■ IP

CUP-ENDSTAND

	Fahrer	Punkte
1.	David Alonso (COL)	248
2.	David Muñoz (E)	211
17.	Noah Dettwiler (CH)	38
22.	Jakob Rosenthaler (A)	6
25.	Freddie Heinrich (D)	2



GOLD&GOOSE

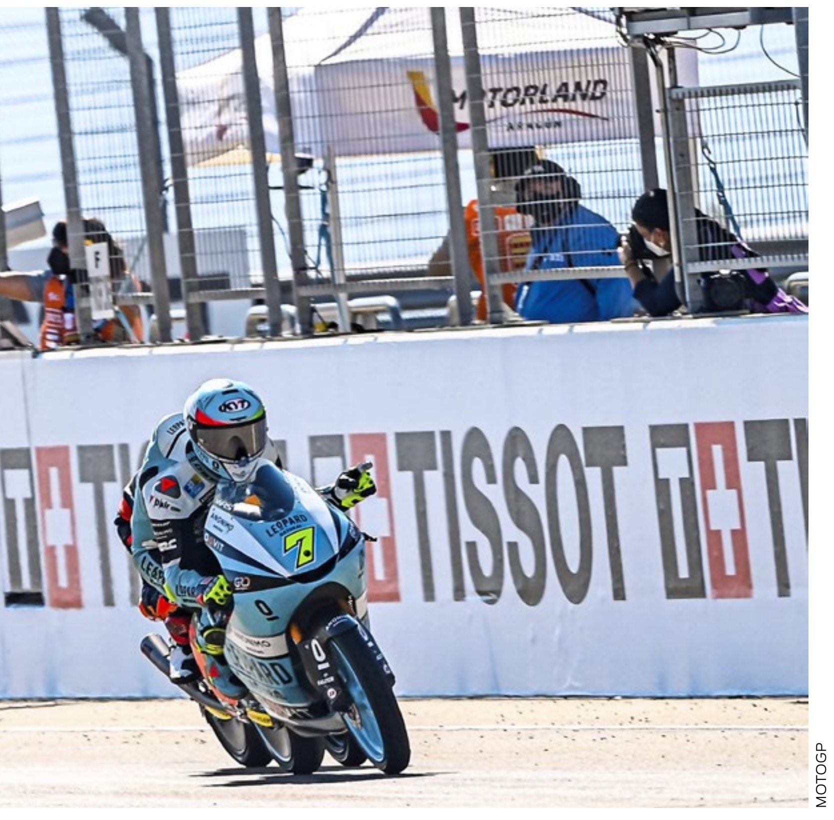
Der 15-jährige Cupsieger David Alonso



GOLD&GOOSE

Im Getümmel: Freddie Heinrich (#9)

cü um Radlänge



MOTOGP

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Aragón (E) – 12. September 2021 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,463 km über 19 Runden à 5,077 km. 28 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 33 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Dennis Foggia (I)	Honda	19	37.53,710 min	1.59,167 min	25
2.	Deniz Öncü (TR)	KTM	19	+0,041 sec	1.59,089 min	20
3.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	19	+0,644 sec	1.58,862 min	16
4.	Izan Guevara (E)	GasGas	19	+0,708 sec	1.58,589 min	13
5.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	19	+0,878 sec	1.59,091 min	11
6.	Andrea Migno (I)	Honda	19	+1,180 sec	1.59,160 min	10
7.	Darryn Binder (ZA)	Honda	19	+2,133 sec	1.59,258 min	9
8.	Stefano Nepa (I)	KTM	19	+2,685 sec	1.59,037 min	8
9.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	19	+2,786 sec	1.59,099 min	7
10.	Jaume Masiá (E)	KTM	19	+4,714 sec	1.59,077 min	6
11.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	19	+8,275 sec	1.58,902 min	5
12.	Adrian Fernández (E)	Husqvarna	19	+9,499 sec	1.59,376 min	4
13.	Syarifuddin Azman (MAL)	Honda	19	+9,645 sec	1.59,230 min	3
14.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	19	+14,797 sec	1.59,002 min	2
15.	Riccardo Rossi (I)	KTM	19	+18,880 sec	1.59,475 min	1
16.	Kaito Toba (J)	KTM	19	+18,894 sec	1.59,411 min	-
17.	Yuki Kunii (J)	Honda	19	+19,272 sec	1.59,524 min	-
18.	Sergio Garcia (E)	GasGas	19	+19,888 sec	1.59,046 min	-
19.	Maximilian Kofler (A)	KTM	19	+19,933 sec	1.59,405 min	-
20.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	19	+38,640 sec	1.59,854 min	-
21.	Alberto Surra (I)	KTM	19	+38,744 sec	2.00,580 min	-
	Nicht gewertet:					
	Jeremy Alcoba (E)	Honda	18	+1 Runde	1.59,176 min	-
	Lorenzo Fellon (F)	Honda	18	+1 Runde	1.59,132 min	-
	Xavier Artigas (E)	Honda	15	+4 Runden	1.58,822 min	-
	Pedro Acosta (E)	KTM	15	+4 Runden	1.59,022 min	-

Vorschau GP San Marino

ZEITPLAN

GP von San Marino/Misano (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 17. September 2021		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 18. September 2021		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.!0–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 19. September 2021		
8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 23 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP von San Marino/Misano

Sieger 2020
Moto3: John McPhee (GB), Honda
Moto2: Luca Marini (I), Kalex
MotoGP: Franco Morbidelli (I), Yamaha
Pole-Position 2020
Moto3: Ai Ogura (J),Honda, 1.42,403 (= 148,5 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.36,170 (= 158,1 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha 1.31,411 (= 166,4 km/h)
Schnellste Runde 2020
Moto3: Ryusei Yamanaka (J), Honda, 1.42,752 (= 148,0 km/h)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex, 1.37,013 (= 156,8 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.32,706 (= 164,1 km/h)
Rundenrekord
Moto3: Gabriel Rodrigo (RA), Honda, 1.41,988 (= 149,1 km/h) (2020)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.36,195 (= 158,1 km/h) (2020)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati 1.32,319 (= 164,7 km/h) (2020)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	201
2.	Garcia	155
3.	Foggia	143
4.	Fenati	134
5.	Masiá	111
6.	Binder	104
7.	Antonelli	98
8.	Sasaki	87
21.	Dupasquier	27
26.	Kofler	10

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	275
2.	Honda	245
3.	GasGas	193
4.	Husqvarna	140

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	312
2.	Gaviota GasGas Aspar Team	227
3.	Leopard Racing	173
4.	Red Bull KTM Tech3	160
5.	Petronas Sprinta Racing	160
6.	Sterilgarda Max Racing Team	154
7.	Avintia Esponsorama Moto3	125
10.	CarXpert PrüstelGP	80

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Binder	1.57,724 min
2.	Rodrigo	1.57,905 min
3.	Suzuki	1.57,976 min
4.	Garcia	1.58,069 min
5.	Migno	1.58,103 min
6.	Öncü	1.58,314 min
7.	Alcoba	1.58,362 min
8.	Antonelli	1.58,381 min
9.	Acosta	1.58,434 min
10.	Fellon	1.58,463 min
11.	Salac	1.58,475 min
12.	Artigas	1.58,490 min
13.	Guevara	1.58,613 min
14.	Foggia	1.58,646 min
15.	Masiá	1.58,830 min
16.	Sasaki	1.58,893 min
17.	Fenati	1.58,953 min
18.	Toba	1.59,039 min
19.	Nepa	1.59,411 min
20.	Tatay	1.59,455 min
21.	Azman	1.59,725 min
22.	Fernández	1.59,741 min
23.	Rossi	1.59,760 min
24.	Kofler	1.59,931 min
25.	Kunii	1.59,937 min
26.	Izdihar	2.00,209 min
27.	Yamanaka	2.00,522 min
28.	Surra	2.00,761 min



Der Überläufer

Beim Großen Preis von Schweden 1961 flüchtete MZ-Werksfahrer Ernst Degner in den Westen, nahm die Zweitakt-Geheimnisse von Walter Kaaden zu Suzuki mit und wurde mit ihnen Weltmeister. Am 22. September wäre er 90 Jahre alt geworden.

Von: **Imre Paulovits**

Nur noch dieses eine Rennen, dann ist der WM-Titel gesichert. Die Spannung bei Ernst Degner und dem MZ-Rennkollektiv ist gewaltig. Doch dann nutzt der WM-Leader die überlegene Leistung seiner RE 125, setzt sich an die Spitze und fährt der Konkurrenz in den schwedischen Wäldern von Kristianstad davon. Doch bereits in der zweiten Runde bleibt der Zweitakter stehen: Der Hubzapfen ist gebrochen, wahrscheinlich weil einmal ein Gang herausgesprungen war und der sensible Rennmotor dabei überdreht wurde.

Degner war aber nicht nur wegen des WM-Titels nervös. Was das MZ-Team nicht ahnen konnte: Sein Auto war bereits gepackt, seine Familie schon in den Westen geflohen und auch er wollte sich nach dem Rennen gleich absetzen. Bereits beim GP von Assen hatte er im Geheimen einen Vertrag mit Suzuki unterschrieben, um seine Karriere im Westen fortzusetzen. Titel hin oder her, der Plan wurde umgesetzt. Während Degner zur Fähre nach Dänemark fuhr, folgten ihm Suzuki-Rennleiter Jimmy Matsumiya und ein japanischer Techniker unauffällig in einem Mietwagen, und bevor Degner auf die Fähre stieg, zeigte er ihnen die Zylinder, Kolben, Kurbelwelle und IKA-Zündmagneten der Renn-MZ, die er mit im Gepäck hatte.

Vom Waisen zum WM-Star

Ernst Degner wurde am 22. September 1931 als Ernst Eugen Wotzlawek im oberschlesischen Gleiwitz – dem heutigen Gliwice in Polen – geboren. Sein Vater starb kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs, und die Mutter floh mit ihm und seiner älteren Schwester vor der vorrückenden sowjetischen Armee. Kurz darauf starb auch Degners Mutter, und die beiden Kinder wuchsen als Vollwaisen auf.

Ab 1952 fuhr Degner Motorradrennen, und Daniel Zimmermann, der den Plattendrehschieber patentiert hatte und durch die Erhöhung der Vorverdichtung über Einsätze in der Kurbelkammer enorm Leistung aus einem ehemaligen DKW-RT-125-Motor herausgekitzelt hatte, stellte Degner sein Motorrad zur Verfügung, der damit 1955 DDR-Vizemeister hinter IFA-Werksfahrer Horst Fügner wurde. 1956 wurden die Kräfte gebündelt. IFA wurde auf MZ umgetauft, der ADMV forderte Zimmermann auf, seine Erkenntnisse an MZ weiterzugeben und im Bootssport weiterzumachen, Degner wurde MZ-Werksfahrer.

MZ-Rennleiter Walter Kaaden entwickelte den Zweitakter durch unendlich lange Versuche mit dem zuvor von DKW-Techniker Erich Wolf erdachten Resonanzauspuff weiter. Über seine Kontakte konnte er auch auf die neuesten Entwicklungen von Mahle und INA zugreifen, und mit der Zeit wurden die 125er-Einzylinder und die 250er-Zweizylinder zu den schnellsten Maschinen ihrer Klassen.

Degner wurde dabei zum Besten MZ-Piloten. 1957 holte er auf dem Hockenheimring als Sechster seinen ersten WM-Punkt, 1958 auf dem Nürburgring sein erstes WM-Podest. 1959 konnte er beim WM-Finale in Monza erstmals einen WM-Lauf gewinnen. 1960 wurde er mit einem Sieg in Spa und drei Podestplätzen bereits WM-Dritter und 1961 sollte diese Entwicklung zum WM-Sieg führen. Doch nach seiner Flucht entzog ihm der ADMV die Lizenz, MZ fuhr nicht zum WM-Finale nach Argentinien, und auch die von Joe Ehrlich zur



1961: Ernst Degner gewinnt das erste WM-Rennen auf dem Sachsenring und wird zum Volkshelden

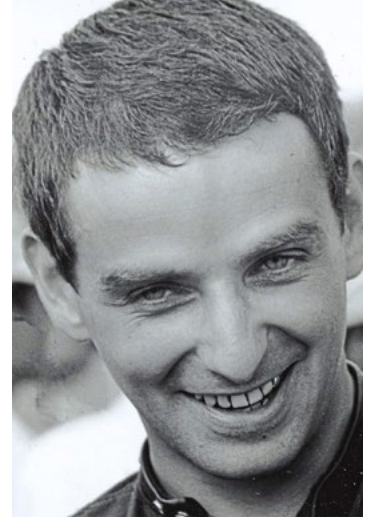
ARCHIV KAADEN



ARCHIV MOTORRAD

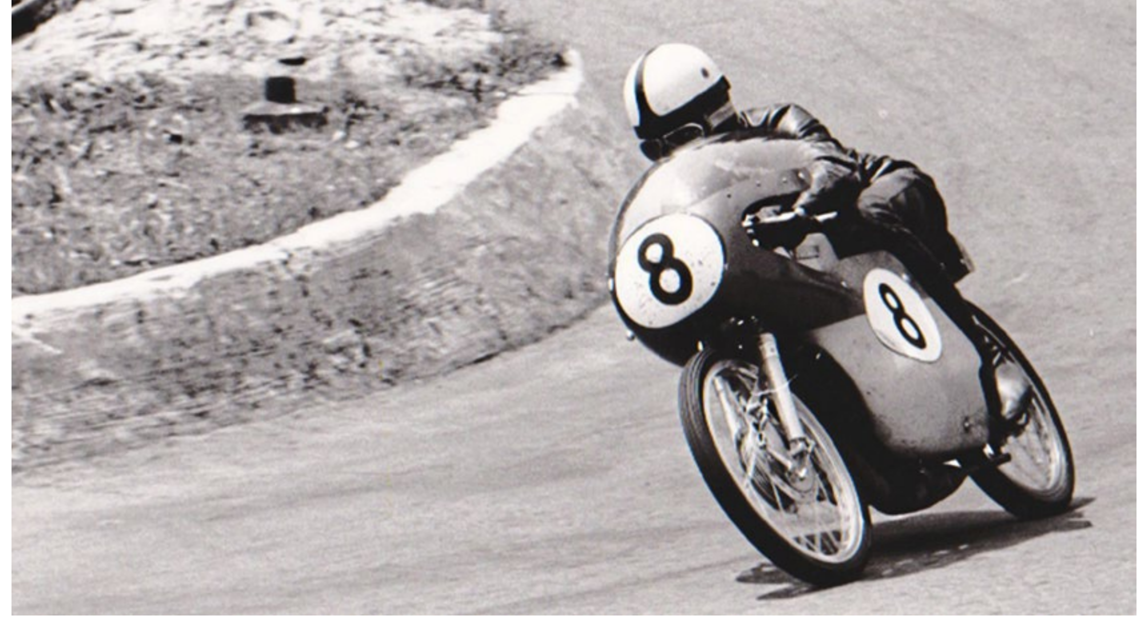


1962: Ernst Degner erklärt den Suzuki-Technikern den Aufbau eines Rennmotors



FIM/MAURICE BÜLA

Strahlemann: Weltmeister Degner



ARCHIVANSCHEIDT

Degner gewann 1962 bei den 50ern auf der Isle of Man, in Assen, Spa und Hockenheim vier Rennen in Folger und den Titel

ZAHL DER SAISON

1

Million Ostmark betrug das Budget der MZ-Rennabteilung 1961. Nach der Flucht von Degner wurde es gewaltig eingekürzt, vor allem bei den Devisen. Außerdem wurde der Fokus auf Anordnung der ADMV vom Straßen- auf den Geländesport umverlagert.

Verfügung gestellte EMC traf nicht rechtzeitig in Buenos Aires ein, der Titel ging an Tom Phillis und Honda. „Für das Rennkollektiv war Degners Flucht eine Tragödie“, erinnert sich Kaadens Sohn Norbert. „Er hat mit einem Schlag sieben Jahre härtester Arbeit zunichte gemacht. Die Mittel wurden gekürzt, und es wurde auch noch viel mehr aufgepasst, dass nicht der nächste abhaut.“

WM-Titel auf Suzuki

Nach seiner Flucht half Degner den Suzuki-Ingenieuren im Winter 1961/62 beim Aufbau der Maschinen für 1962 für die 125er- und die neu ausgeschriebene 50er-Klasse. Er gewann mit vier Siegen den ersten Titel bei den 50ern und wurde erster Weltmeister auf einem Zweitakter, ein Ziel, das zuvor MZ angestrebt hatte.

1963 wurde er jedoch von seinem Teamkollegen Hugh Anderson überflügelt, dazu erlitt er beim Saisonfinale in Suzuka bei einem Feuerunfall mit der 250er-Suzuki schwere Gesichtsverbrennungen, die mit 50 Hauttransplantationen behandelt werden mussten. 1965 zog er sich einen komplizierten Obeschenkelbruch zu, und nachdem er bei seinem Comeback nicht mehr seine frühere Form fand, teilte er Suzuki mit, dass er sich zurückziehen wolle. Er nahm aber ein Angebot von Kawasaki an, ihre 125er-Rennmaschine zu testen, doch als deren Kette bei Topseed riss, brach sich Degner die Schulter, zog sich Kopfverletzungen zu und beendete seine Karriere endgültig.

Auch sein Privatleben zerfiel. 1969 wurde seine Ehe geschieden, er hatte ständig wechselnde Jobs als Rennleiter bei Solex und Aral sowie als Technischer Leiter bei Suzuki Deutschland. Er entwickelte eine Sucht nach Schmerzmitteln, die er bei seinen Operationen bekommen hatte und starb schließlich 1983, nur zwei Wochen vor seinem 52. Geburtstag, an Herzversagen. ■

!

Ernst Degner

Geburtstag: 22. September 1931
Todestag: 10. September 1983
Geburtsort: Gleiwitz (PL)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

1956:	125 ccm, MZ (–)
1957:	125 ccm, MZ (13.)
1958:	125 ccm, MZ (7.)
	250 ccm, MZ (14.)
1959:	125 ccm, MZ (5.)
	250 ccm, MZ (4.)
1960:	125 ccm, MZ (3.)
	250 ccm, MZ (8.)
1961:	125 ccm, MZ (2.)
	250 ccm, MZ (13.)
1962:	50 ccm, Suzuki (1.)
	125 ccm, Suzuki (11.)
1963:	50 ccm, Suzuki (3.)
	125 ccm, Suzuki (6.)
1964:	125 ccm, Suzuki (6.)
1965:	50 ccm, Suzuki (4.)
	125 ccm, Suzuki (4.)
1966:	50 ccm, Suzuki (6.)



ARCHER

Blick nach vorn: MXGP-Start mit (v.l.) Herlings, Prado, Gajser, Cairoli, Jonass, Febvre, Vlaanderen, Forato, Lupino

... am Ende führt Gajser

Jeffrey Herlings (KTM) holte sich auch den Tagessieg bei Teil 2 des Türkei-GP. In Führung und auf WM-Titelkurs liegt aber weiterhin der slowenische Titelverteidiger Tim Gajser auf HRC-Honda, während KTM-Jungstar Jorge Prado hart stürzte und an Boden verlor. Henry Jacobi (Honda) aus Bad Sulza fuhr zwei ganz starke Rennen und mit Platz 8 das beste Saisonergebnis ein.

Von: **Frank Quatember**

Das Level in der MXGP-Klasse ist im Augenblick unglaublich hoch. Fünf Weltmeister, jeder ein Ass, kämpfen verbissen um jeden Zentimeter und Punkt. Ohne Rücksicht auf Teamtaktik oder Verletzungsrisiko haben Herlings, Cairoli, Gajser und Co. nur noch den WM-Titel im Visier – gefahren wird auf der letzten Rille.

Als das Feld zum ersten Lauf der MXGP-Klasse in Kurve 1 einbog, ergatterte natürlich mit Jorge Prado der überragende Starter den Holeshot. Am Hinterrad drückte Herlings, der aber clever von Romain Febvre (Kawasaki) kassiert wurde. Yamaha-Pilot Jeremy Seewer legte auf Rang 4 los, während auf die schlechter gestarteten Gajser und Cairoli viel Arbeit wartete.

Crash im Rodeo-Stil

Ab Runde 4 wurde es wild: Zunächst verabschiedete sich der Schweizer Seewer mit einem Crash im Rodeo-Style aus der Spitze, und kurz darauf flog der Führende Prado vor einem Table spektakulär nach rechts von der Strecke ab. Alle Augen richteten sich nun auf den Dreikampf ganz vorn, den Febvre relativ souverän anführte, während sich die Schwergewichte Herlings und Gajser ohne Erbarmen und mit Kontakt bekämpften. Wie aus dem Nichts gesellte sich Tony Cairoli dazu, und das Drama nahm in der Schlussrunde seinen Lauf. Ein winziger Fehler von Febvre warf den Franzosen

„Ich hatte heute das Gefühl, zu siegen. Am Ende waren die Starts nicht gut genug, aber in der WM bin ich dabei."

Antonio Cairoli, letzte Saison

von der Kawasaki und zurück auf Rang 4. Diesen Moment nutzte Cairoli, passierte den verdutzten Gajser. „Das hat mich den Gesamtsieg gekostet", so der Slowene nach Rennschluss. Cairoli, der seine letzte WM-Saison fährt, griff sogar noch Herlings an, doch der rettete sich gerade so ins Ziel.

Auch Lauf 2 hatte es in sich. Jorge Prado biss die Zähne zusammen und prügelte die KTM zum nächsten Startsieg, gefolgt von Herlings und Gajser. Doch diesmal war Gajser hellwach, zeigte an seinem 25. Geburtstag in Runde 7 dem Holländer das Hinterrad und übernahm zwei Runden später energisch die Führung von Jorge Prado. Herlings kassierte noch seinen spanischen Teamkollegen, hatte aber gegen Gajser nichts mehr im Tank. „Ich wollte Punkte für die WM holen, das hat geklappt. Leider hat uns Tim beide passiert, er war einfach zu schnell in diesem Lauf", gab der Holländer ehrlich zu.

Um Platz 3 stritten sich die Freunde Cairoli und Prado; der neunfache Weltmeister setzte sich auf der Abschiedstournee wenig überraschend gegen den angeschlagenen Galizier durch.

Seewer vom Pech verfolgt

Cairoli: „Ich hatte heute das Gefühl, zu siegen. Am Ende waren die Starts nicht gut genug, aber in der WM bin ich dabei!" Romain Febvre verpasste zwar das Podium, übernahm in der WM aber wieder Platz 2. Pechvögel des Tages waren die Yamaha-Piloten Seewer und Coldenhoff, die vom Sturzpech verfolgt außerhalb der Top 10 landeten.

Ganz im Gegenteil zu Honda-Pilot Henry Jacobi, der zwei sensationelle Starts hinlegte und jeweils auf der Außenlinie das Feld düpierte. Mit einem



ARCHER

Zweiter Türkei-Sieg, trotzdem nur WM-Vierter: Jeffrey Herlings



YAMAHA

Vialle gewinnt, doch Renaux führt (weiterhin)

7/11-Resultat schaffte der Bad Sulzaer den achten Platz in der Tagestabelle und befindet sich deutlich im Aufwind. Respekt vor dem Kampfgeist des Thüringers, der zu Beginn von Lauf 2 bereits von Coldenhoff passiert wurde, doch per hartem Blockpass sofort seine Position zurückeroberte.

Ganz so spannend wie in der großen Klasse ging es in den beiden MX2-Rennen nicht zu, doch unterhaltsam ist die 250er-Weltmeisterschaft allemal. Im Mittelpunkt standen die beiden Franzosen Tom Vialle (KTM) und Maxime Renaux (Yamaha), beide gewannen jeweils einen Lauf.

Sieger Vialle ärgerlich

Punktgleich siegte damit der amtierende Weltmeister, und sein eventueller Nachfolger auf dem MX2-Thron baute die Führung in der WM-Tabelle aus. „Der erste Lauf war nichts", ärgerte sich Vialle trotz des Sieges. „Mir hat die Energie gefehlt, aber ich konnte mich in der Pause erholen und trotz Hitze klar gewinnen." Kontrahent Renaux war zufrieden, beklagte allerdings einen Steinschlag, der sein Brillenglas und den Traum vom Tagessieg zerstörte.

Der Belgier Jago Geerts kam wie wenige Tage zuvor mit der Strecke nicht gut zurecht. Nach einem Sturz in Lauf 2 wurde der Belgier nur Gesamt-Achter und kann vom WM-Titel nur noch träumen.

Simon Längenfelder auf der Factory-GasGas wurde Zwölfter in der Tageswertung. „Ich hatte Probleme wegen einer Lebensmittelvergiftung", erklärte der 17-jährige Bayer. „Es war schwer heute, zu passieren, ich bin aber froh über die Punkte aus den beiden GP." ■

NACHRICHTEN

ROCZEN VERLIERT PLATZ 2

Riesenpech für Honda-Star Ken Roczen in den USA: Beim letzten Meisterschaftslauf in Hangtown wurde er nach Platz 2 in Moto 1 im zweiten Lauf in einen Startunfall verwickelt und fiel aus. Damit rutschte der Honda-Pilot vom zweiten auf den dritten Meisterschaftsrang ab, da Eli Tomac mit den Plätzen 4-1 noch um 12 Punkten am Thüringer vorbeizog und den Vizetitel holen konnte. Dylan Ferrandis (Yamaha), der schon als Meister feststand, siegte (1-3).

VILHELMSEN LEADER

Markus Class (Husqvarna) gewann in Abwesenheit von WM-Leader Marc-Reiner Schmidt beide Läufe der Supermoto-IDM in St. Wendel. Da der Wormser aber nicht eingeschrieben ist, erhielt der Däne Simon Vilhelmsen (2/2, Yamaha) die Maximalpunkte und führt jetzt die Meisterschaft (203 Punkte) vor Jan Deitenbach (Husqvarna, 200).

MOTOCROSS-GP AFYON / MXGP

Afyonkarahisar (TR): 08. September, 9. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 19 Runden à 1,725 km (= 32,775 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	34.31,387 min = 56,962 km/h
2.	Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 0,494 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 2.969 s
4.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 10,585 s
5.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	19	+ 35,881 s
6.	Alberto Forato (I)	GasGas	19	+ 40,918 s
7.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 49,141 s
8.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 51,337 s
14.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 1.06,409 min
16.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 1.08,333 min

Afyonkarahisar (TR): 08. September, 9. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 19 Runden à 1,725 km (= 32,775 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	34.44,781 min = 56,596 km/h
2.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 5,947 s
3.	Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 8,978 s
4.	Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 14,097 s
5.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 31,196 s
6.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	19	+ 55,735 s
7.	Alberto Forato (I)	GasGas	19	+ 41,561 s
11.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 1.09,752 min
12.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 1.11,151 min
13.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 1.12,453 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	355 Punkte
2.	Romain Febvre	327
3.	Antonio Cairoli	326
4.	Jeffrey Herlings	321
5.	Jorge Prado	315
6.	Jeremy Seewer	249
7.	Pauls Jonass	231
15.	Henry Jacobi	109
19.	Arnaud Tonus	67
27.	Tom Koch (D)	21

1.	KTM	423 Punkte
2.	Honda	356
3.	Kawasaki	332

MOTOCROSS-GP AFYON / MX2

Afyonkarahisar (TR): 08. September, 9. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **1. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 19 Runden à 1,725 km (= 32,775 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	19	35.15,694 min = 55,769 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 5,534 s
3.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	19	+ 26,982 s
4.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 30,264 s
5.	René Hofer (A)	KTM	19	+ 32,021 s
6.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	19	+ 35,350 s
7.	Isak Gifting (S)	GasGas	19	+ 43,977 s
8.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 46,001 s
9.	Wilson Todd (AUS)	Kawasaki	19	+ 47,172 s
14.	Simon Längenfelder (D)	KTM	19	+ 1.12,846 min

Afyonkarahisar (TR): 08. September, 9. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **2. Lauf:** 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet, 19 Runden à 1,725 km (= 32,775 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	34.59,767 min = 56,192 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	19	+ 17,288 s
3.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	19	+ 26,148 s
4.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 29,053 s
5.	Wilson Todd (AUS)	Kawasaki	19	+ 30,215 s
6.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 32,424 s
7.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 36,135 s
8.	Rubén Fernández (E)	Honda	19	+ 37,165 s
9.	René Hofer (A)	KTM	19	+ 45,611 s
10.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 47,253 s

WM-STAND MX2

1.	Maxime Renaux	361 Punkte
2.	Mattia Guadagnini	312
3.	Jago Geerts	290
4.	Jed Beaton	266
5.	Thibault Benistant	261
6.	Rubén Fernández	251
7.	René Hofer	244
11.	Simon Längenfelder	163
22.	Lion Florian	29
26.	Michael Sandner	12

1.	Yamaha	402 Punkte
2.	KTM	386
3.	Husqvarna	300

ADAC MX Masters Reutlingen

Masters-Titel für Tixier

Max Nagl dominierte das MX-Masters-Finale in Reutlingen. Doch Jordi Tixier war der Titel nicht mehr zu nehmen. Tom Koch holte noch die Vizemeisterschaft.

Von: **Thomas Schiffner**

Das erwartete Duell um den ADAC-Masters-Meistertitel fand in Reutlingen nicht statt: Ex-Weltmeister Jordi Tixier ging mit neun Punkten Vorsprung auf Cyril Genot in die letzten drei Läufe der Saison. Schon am Samstag gewann Max Nagl auf der Husqvarna des Kretek-Haas-Racing-Teams. Tixier vom KTM Sarholz Racing Team lag zunächst an der Spitze, fuhr aber dann einen kontrollierten zweiten Platz ein, wohl wissend, dass seine schärfsten Meisterschaftskontrahenten Tom Koch und Sarholz-Teamkollege Cyril Genot hinter ihm lagen. Genot kam über Platz 10 nicht hinaus – die Vorentscheidung.



ADAC MOTORSPORT

Dreimal von Max Nagl geschlagen, trotzdem Meister: Jordi Tixier

Am Sonntag gewann Nagl auch den zweiten Lauf, Tixier sicherte sich den Titel mit Platz 2 vorzeitig vor dem Finalrennen.

Auch im letzten Rennen der Saison sicherte sich Nagl den Holeshot und damit auch die Jahreswertung der Schnellstarter. Doch Tixier setzte sich schnell an die Spitze, konnte Nagl jedoch nicht distanzieren. Zum Rennende übte Nagl starken Druck auf den Franzosen aus und setzte sich vor 5600 Fans vier Runden vor Schluss an die Spitze. Tom Koch fuhr auf dem dritten Rang ein einsames Rennen, da er das Tempo der Spitzenreiter nicht mitgehen konnte und erreichte vor einem enttäuschenden Genot noch den Vizetitel.

„Max war an diesem Wochenende einfach schneller. Im letzten Rennen hatten wir einen guten Kampf. Ich bin sehr glücklich, den Titel erneut gewonnen zu haben. Mit Max Nagl, Tom Koch und Cyril Genot hatte ich in diesem Jahr starke Gegner und musste alles geben. Trotz einiger Schwierigkeiten wie der Disqualifikation in Tensfeld habe ich nicht aufgegeben“, so Master Tixier. ■

MOTOCROSS MASTERS

Reutlingen (D): 11./12. August

1.	Max Nagl (D), Husqvarna	1-1-1
2.	Jordi Tixier (F), KTM	2-2-2
3.	Tom Koch (D), KTM	5-3-3
4.	Jeremy Delince (B), Honda	5-3-3
5.	Mike Stender (D), Yamaha	3-6-7
6.	Tim Koch (D), Husqvarna	9-7-5
7.	Boris Maillard (F), Suzuki	6-9-8
8.	Cyril Genot (B), KTM	10-8-9
9.	Gert Krestinov (EST), Honda	8-10-11
10.	Elias Stapel (D), KTM	7-5-21

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 5 Läufen

1.	Jordi Tixier	287 Punkte
2.	Tom Koch	260
3.	Max Nagl	256
4.	Cyril Genot	248
5.	Jeremy Delince	208
6.	Stefan Ekerold (D), Husqva.	172
7.	Mike Stender	159
8.	Gert Krestinov	156
9.	Tim Koch	149
10.	Hardi Roosiorg (EST), KTM	125

Hardenduro-WM HERO Challenge

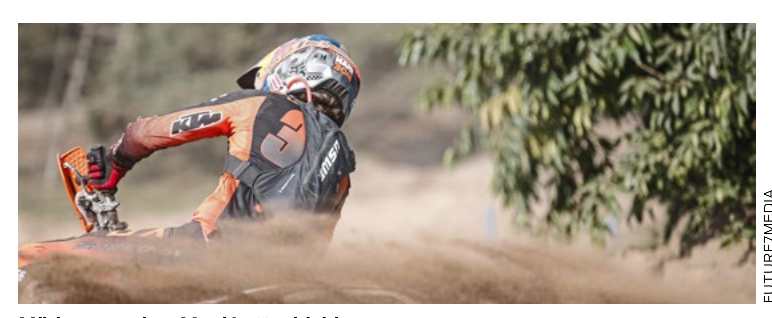
Billy Bolt neuer Leader

Mit Platz 3 bei der HERO Challenge im polnischen Dabrowa Gornicza verlor Manuel Lettenbichler vorerst die Führung in der Meisterschaft an den Zweitplatzierten Briten Billy Bolt.

Von: **Thomas Schiffner**

Auf sandigem Terrain konnte sich nach sieben Runden à 15 Kilometer bei hohen Geschwindigkeiten der Südafrikaner Wade Young auf seiner Zweitakt-Sherco durchsetzen, 3 Minuten und 47 Sekunden vor Husqvarna-Pilot Billy Bolt. Mani Lettenbichler folgte auf der Werks-KTM mit 4 Minuten 8 Sekunden Rückstand auf den Sieger. Den Prolog am Samstagmorgen hatte Lokalmatador Dominik Olszowy (KTM) gewonnen. Am Abend gewann der Spanier Alfredo Gomez ein SuperEnduro im Zentrum von Dabrowa Gornicza und hatte die Pole für das 3-Stunden-Rennen am Sonntag mit 120 Teilnehmern. Lettenbichler, Young, Olszowy, Jonny Walker und Wade Young wurden bald von Bolt unter Druck gesetzt, aber den Speed von Young konnte keiner mitgehen, sodass der Südafrikaner vor Bolt ins Ziel kam.

Lettenbichler: „Ich fühlte mich bis zur fünften Runde stark, aber dann verließen mich etwas die Kräfte. Am Ende kam ich Billy (Bolt) näher, aber mit einer höheren Pace machte ich auch mehr Fehler. Ich liege jetzt einen Punkt zurück, das Spiel ist noch lange nicht aus.“ ■



FUTURE7MEDIA

Müde geworden: Mani Lettenbichler

HARDENDURO-WM

Dabrowa Gornicza (PL): 11./12.09.

1.	Wade Young (ZA), Sherco	3:03.01,949
2.	William Bolt (GB), Husqv.	
3.	Man. Lettenbichler(D), KTM	
4.	Dominik Olszowy (PL), KTM	
5.	Mario Roman (E), Sherco	
6.	Jonny Walker (GB), Beta	
7.	Alfredo Gomez (E), Husqv.	
8.	Travis Teasdale (ZA), GasG.	
9.	Michael Walkner (A), GasG.	
24.	Kevin Gallas (D), GasGas	

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 4 von 6 Läufen

1.	William Bolt	70 Punkte
2.	Manuel Lettenbichler	69
3.	Wade Young	60
4.	Mario Roman	48
5.	Jonny Walker	44
6.	Alfredo Gomez	33
7.	Michael Walkner	28
8.	Taddy Blazusiak (PL)	26
9.	Teodor Kabakchiev (BG)	21
10.	Dominik Olszowy	21

1-Punkt-Showdown



GP-Sieger Laguta vor Zmarzlik, Sayfutdinov, Woffinden

PABIJAN

Nach seinem Finalsieg über Bartosz Zmarzlik übernimmt Artem Laguta erstmals die Führung im Gesamtklassement. Die WM-Entscheidung fällt in drei Wochen in den letzten beiden Grands Prix in Torun!

Von: **Andreas Fahldiek**

Erneut boten die beiden WM-Führenden, Zmarzlik und Laguta, den 10 000 Fans eine großartige Vorstellung. Das Finale entschied sich bereits am Start durch einen minimalen Fehler des Polen. Zmarzlik konnte auf der gewählten Innenbahn seine Maschine nicht optimal kontrollieren, was der neben ihm startende Laguta sofort ausnutzte. Während sich der Pole einen harten Kampf mit Emil Sayfutdinov um Platz 2 lieferte, konnte sich Laguta sicher absetzen.

Zmarzlik gab nach dem Rennen zu, dass er sich auf dem Motorrad mit seinem Setup und auch technisch nicht so gut gefühlt habe. Laguta ist nach seinem vierten GP-Sieg 2021 erstmals alleiniger Führender mit einem Punkt Vorsprung! Im einem TV-Interview sagte der Russe: „Ich will in Torun mein Bestes geben. Die Tage davor werden sicher hart sein. Es ist das erste Mal, dass ich so etwas durchmachen muss. Ich habe so hart darauf hingearbeitet und davon geträumt, der Beste der Welt zu sein. Bartosz wird nicht aufgeben, aber ich bin sehr hungrig auf den Titel.“ Beide Kontrahenten fahren Aggregate des polnischen Top-Tuners Ryszard Kowalski, aber bei den zwei abschließenden GPs in Torun werden beide ihre mentale Stärke unter Beweis stellen müssen.

Horrorcrash von Lindgren

Bei den weiteren Finalisten, Emil Sayfutdinov und Tai Woffinden, zeigt zum Saisonende die Formkurve weiter nach oben. Sie scheinen ihre Wunschabstimmung gefunden zu haben. Die 300 Meter kurze Bahn war schon Tage vor Rennbeginn wegen der Regenfälle abgedeckt. Dennoch präsentierte sich das legendäre Oval nicht gut präpariert. Ein optimaler Start war zwingend erforderlich, denn zu oft waren die Läufe bereits nach einer Dreiviertelrunde entschieden.

In der Kritik stand erneut Schiedsrichter Craig Ackroyd. Er ließ mehrfach deutlich unsaubere Starts durchgehen. Das bekam u. a. Laguta in Lauf 17 zu spüren, der sich nur mühsam auf Platz 3 fahren konnte.

Überschattet wurde der GP von einem fürchterlichen Sturz von Freddie Lindgren. In Semifinale 2 verlor Mikkel Michelsen kurz vor Beginn der letzten Runde durch einen Aufsteiger die Kontrolle über seine Maschine und drückte den Schweden in die Bande. Ohne jegliche Kontrolle fuhr Lindgren, der nicht absteigen konnte, direkt in den Airfence. Nach dem Horror-Crash war „Fast Freddie“ glücklicherweise schnell wieder auf den Beinen und klagte nur über Schmerzen in den Fingern. Ein abschließender Check im Krankenhaus bestätigte, dass sich Lindgren lediglich Abschürfungen und Prellungen zugezogen hatte. ■

SPEEDWAY-WM

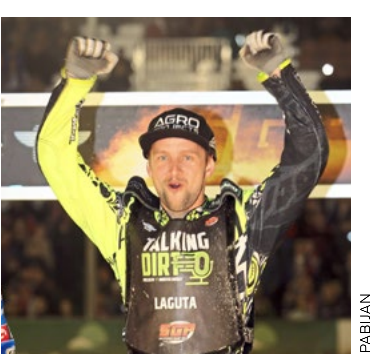
Vojens (DK), 11. August

1.	Artem Laguta (RUS)	18 Punkte
2.	Bartosz Zmarzlik (PL)	18
3.	Emil Sayfutdinov (RUS)	14
4.	Tai Woffinden (GB)	12
5.	Robert Lambert (GB)	11
6.	Fredrik Lindgren (S)	9
7.	Leon Madsen (DK)	8
8.	Mikkel Michelsen (DK)	9
9.	Martin Vaculík (SK)	8
10.	Max Fricke (AUS)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 9 von 11 Rennen

1.	Artem Laguta	158 Punkte
2.	Bartosz Zmarzlik	157
3.	Emil Sayfutdinov	121
4.	Fredrik Lindgren	119
5.	Tai Woffinden	96
6.	Maciej Janowski (PL)	95
7.	Leon Madsen	82
8.	Max Fricke	77
9.	Jason Doyle (AUS)	74
10.	Anders Thomsen (DK)	63



PABIJAN

Einen Punkt voraus: Artem Laguta

NACHRICHTEN

POLEN U21-SPEEDWAY-TEAMWELTMEISTER

Das Finale der Speedway-U21-Team-WM gewann Gastgeber Polen (39 Punkte) in Bydgoszcz mit Wiktor Lampart und Jakub Miskowiak vor Dänemark (32) und Großbritannien (27).

MAX DILGER DEUTSCHER LANGBAHNMEISTER

Max Dilger gewann am Samstagabend in Vechta seinen ersten Langbahn-DM-Titel. Der Lahrer (26 Punkte) siegte im Finallauf vor dem 2020er-Weltmeister und Local Hero Lukas Fienhage (24) und Stephan Katt (21). Michael Härtel (4./16 Punkte) stürzte im Finale, platzierte sich aber vor Jörg Tebbe (15).

LANDSHUT IM FINALE

Die Landshut Devils gewannen nach dem Hinkampf auch das zweite Rennen im Playoff-Halbfinale der 2. Polnischen Speedway-Liga in Rawicz mit 50 : 40 und qualifizierten sich damit für das Playoff-Finale. Martin Smolinski musste nach heftigem Crash aufgeben. Im Finale trifft der ACL auf Opole oder Daugavpils (LV), bei einem Sieg würde er in die 1. Liga aufsteigen.

SIEG FÜR MACDONALD

Beim 4. Lauf der Enduro-DM in Rehna konnte Hamish Macdonald einen erneuten Gesamtsieg einfahren. Bestzeiten in allen Prüfungen und am Ende fast zwei Minuten Vorsprung vor seinem Sherco-Teamkollegen Luca Fischeder sprechen eine deutliche Sprache. Nach DM-Halbzeit steuert der Neuseeländer auf die Titelverteidigung als int. Deutscher Enduro-Champion zu. Verletzungsbedingt fehlte Davide von Zitzewitz.

BOU VOR TITELGEWINN

Toni Bou gewann beim 5. Trial-GP in Pobladura de las Regueras beide Wertungstage und führt die WM mit 19 Punkten vor dem Zweiten Adam Raga an. Der Spanier benötigt am Samstag in Gouveia noch einen Punkt zum 15. WM-Titel.

MOTOR SPORT aktuell

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



1978/89 Aston Martin V8 Volante, nur perfekt! ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Bentley



FLYING SPUR W12, Vollausstattung. Bestzustand, Privatverkauf aber Test, Service, Garantie, alles neu bei Bentley, EZ 2017, 21800 km, 114.500,- €. Tel. 0172/8667555



BMW

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



Corvette



Z06 Coupé 6.2, 27000 km, 485 kW (659 PS), rot, Automatik, Targa, Carbon Fiber Ausst., LM 20 Zoll, Targadach, Competition Sportsitze, 89.900,- € (MwSt. awb.). Autohaus Vennemann GmbH & Co.KG, Bielefelder Str. 53-61, 49176 Hilter, Tel. 05424/23210, r.sandmann@vennemann.fsoc.de, www.ford-vennemann-hilter.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57147

Ferrari

Ferrari 328 GTS gesucht. www.springbok.de, Tel. 0171/4167106 H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Jaguar



E-Type S3E-V12R, Bj. 07/1973, 78800 km, 197 kW (268 PS), blau, 12 Zylinder, LHD, H-Kennzeichen, Speichenräder, Leder nappa, 152.000,- €. 13505 Berlin, Tel. 0172/3000383

mehr: motor-klassik.de Nr. 57151

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182-25 50

Bestellservice* und Abo-Service

motorsportaktuell@dpv.de

***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Matra



Talbot Matra Murena 2.2 S mit F3 Umbau, Bj. 11/1984, 49700 km, 127 kW (173 PS), rot. Viele Verschleißteile inklusive Motor, Getriebe und Frontscheibe sind neuwertig. Wertgutachten des Fahrzeugs mit Umbau von 1986: ca. 60.000,- €. Einmaliges Unikat und ein echtes Sammlerfahrzeug. VB 46.000,- €. 89257 Illertissen, Tel. 07303/2222

mehr: motor-klassik.de Nr. 57165

Mercedes



AMG GT C Roadster, Designo, MB Gar. orig. 13000 km, EZ 05/2018, Sammlerst., MB Scheckh., 132.900,- €. 0170/6823950

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57163



1934 Mercedes 380K Cabriolet C, sehr authentisch erhalten! Matching Numbers. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



SL 500 129, Bj. 06/93, 82800 km, blauschw.-met., nur Deutschl., alles original, Scheckheft MB, Leder, Klima, SHZ, seltene Geleg. v. Sammler, 47.500,- €. 49078 Osnabrück, Tel. 0151/63275890

mehr: motor-klassik.de Nr. 57118

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

Morgan

Aero/Plus 8 mit BMW-Motor gesucht. www.springbok.de, Tel. 0171/4167106 H

Morgan ab Bj. 2002 gesucht. www.springbok.de, Tel. 0171/4167106 H

Oldtimer



280 SL Pagode, ferrarirot, Automatik, Bj. 69, seit 42 Jahren in einer Hand, Hard- und Softtop, Servo, Gurte, Kopfstützen, Klima, Gutachten 2020: 82.000,- €. 0173/6113904



BIZZARRINI GT 5300 America, Verkaufe: 1. Original 1:1 Modell der Karosserie; 2. 3D-CAD-Daten der digitalisierten Karosserie; 3. Alle Originalformen der Karosserie, der Türen und Hauben; 4. Ein Satz Türen und Hauben in GFK. Siehe auch: www.bellamachina.de, Gesamtpreis: 35.000,- €. Tel. +49 176 20648600

www.Rennsportshop.com

Porsche



2006 Porsche Carrera GT, erst 9.746 km, deutsches Fahrzeug € 769.000,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

993 C 4, 1995, 140000 km, 6-Gang, irisblau/ dunkel-/hellblaues Leder, Carbon SSD, Airbody Turbo GT, KW Fahrwerk, Sportauspuff, 18“ u.v.m. VB 63 993,- €. Tel. 0171/2200895



911 Carrera 2,7 Targa Turbolook, 225/50+ 245/45-16, 1 von nur 174 in 1975, match. numbers, 165 PS, H-Kennz., für 18.000,- € überholt, 49.000,- €. Tel. 0152/34230499

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H



GT3, S O F O R T, neu mit TZ, ohne km, mit MwSt., 245.500,- €. Tel. 0172/8667555

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





MAN Ex-Bücherbus, Topzust., EZ 1993, 117000 km, 300 PS, ideal hist. Motorsport, WoMo, Promotion, 29.500,- €. 0172/8417317



www.berlin-tuning.com H

Toyota



MR2 Targa Originalzustand, 7126 km, 115 kW (156 PS), rot, Preis auf Anfrage. 50226 Frechen, Tel. 02234/31757

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57152



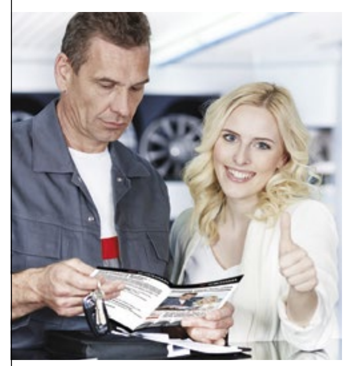


T1 Samba, EZ 03/67, ?24540 km, 32 kW (44 PS), VB 110.000,- €, Classic Data 2+, TÜV 04/23. 21129 Hamburg, 0177/7421910

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57120

YOKOHAMA

YOKOHAMA schenkt Shopping Glücksmomente mit Klimaschutz



Holen Sie sich
- **bis zu 25 € Cash Back + gratis Baumspende!***
- **Aktionszeitraum 01.09. – 30.11.2021**
- **Beim Kauf eines Satzes YOKOHAMA Reifen aus den Winter- oder All-Season-Produktfamilien!**

* Mehr Infos unter:
www.yokohama.de
www.yokohama.at





BluEarth*Winter V905 **BluEarth*Winter V906** **BluEarth-4S AW21** **GEOLANDAR A/T G015**







Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H











Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl! **www.motorsport-aktuell.com/abo**

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



PORSCHE

Elektrisierend? Porsche präsentierte auf der IAA in München die Elektro-Rennwagen-Konzeptstudie Mission R

Wes Brot ich ess ...

zum Haas-Duell in Zandvoort MSa 39/2021

Ich möchte mit Günther Steiner als Haas-Teamchef nicht tauschen. Zum einen muss er Ruhe zwischen Schumacher und Mazepin reinbringen. Auf der anderen Seite kann er Mazepin nicht zu sehr auf die Füße steigen, weil dessen Vater das Geld für das Team ranholt. Ich hoffe inständig, dass er imstande ist, Mazepin noch „einzufangen", bevor etwas Schlimmes passiert. Offiziell sagte Steiner im Interview nach dem Rennen, es lag eine 50:50-Schuld vor. Ich gehe davon aus, dass er hier sehr diplomatisch vorgegangen ist. Möchte er doch seinen Geldgeber nicht vergraulen. Ganz nach dem Motto: „Wes Brot ich ess, des Lied ich sing!"

Sven Kröger
33014 Bad Driburg

Selbstredend ist Nikita Mazepin ein verwöhntes russisches Oligarchensöhnchen, das sich so aufführt, wie man es von dieser Spezies erwartet. Wenn der Teamchef diesen Jungmann nicht räsonieren kann, dann sollte er sich überlegen, wie wichtig ihm das Uralkali-Geld ist. Schumacher rate ich, sich schnell einen anderen Rennstall zu suchen, bevor Nikita ihn auf der Rennstrecke erledigt. Diesem Mann ist es völlig wurscht, ob jemand zu Schaden kommt.

Friedrich Gropengießer
90522 Oberasbach

Dünne Linien

zum Grand Prix von Belgien MSa 38/2021

Ich war das gesamte Spa-Wochenende mit meinen Söhnen auf der T4. Zu der Farce erübrigt sich jeder weitere Kommentar. Ein Ärgernis für Zuschauer an der Strecke ist auch die meist nur schwer zu erkennende Nummerierung. Am frechsten ist Mercedes. Dünne rote Linien auf hellem Grund. Die waren nicht zu sehen. Warum können die Nummern nicht einheitlich in bestimmter Farbe, Untergrund und Größe auf der Seite der Fahrzeuge angebracht sein? An den Helmen sind die Fahrer wegen dem Halo und dem Seitenschutz auch kaum zu erkennen. Zudem wechseln die Fahrer das Helmdesign wie Unterwäsche.

Armin Meyer
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

20. September: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
29. September: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorrad)
1. Oktober: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
12. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 17. September

22.30	Rallye-EM Azoren, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 1

Samstag, 18. September

09.30	DRM Cimbern, Highlights (Wh.: So., 7.30)	N-TV
12.25	Moto3-WM Misano, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.00	DTM Assen, Vorber. & 1. Rennen **LIVE**	SAT.1
13.30	MotoGP Misano, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.45	Endurance-WM, Bol d'Or **LIVE** (bis 00.00)	Eurosport 1
15.00	DTM Trophy Assen, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.10	Moto2-WM Misano, Qualifying **LIVE**	Servus TV
16.05	SBK-WM Barcelona, Superpole (Aufz.)	Servus TV
16.25	SBK-WM Barcelona, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV
17.30	SBK-WM Barcelona, Superpole (Aufz.)	Eurosport 2*
17.50	SBK-WM Barcelona, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
18.20	SSP-WM Barcelona, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*

Sonntag, 19. September

00.00	Rallye-EM Azoren, Highlights 3. Tag	Eurosport 1
01.05	NASCAR Cup Series, Bristol **LIVE**	Motorvision TV*
06.00	Endurance-WM, Bol d'Or **LIVE** (Forts.)	Eurosport 1
10.20	Moto3-WM Misano, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
12.00	MX2-WM Riola Sardo, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
12.05	Moto2-WM Misano, Rennen **LIVE**	SRF 2
12.20	Moto2-WM Misano, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.00	MXGP-WM Riola Sardo, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	DTM Assen, Vorber. & 2. Rennen **LIVE**	SAT.1
13.40	MotoGP Misano, Rennen **LIVE**	SRF 2
14.00	MotoGP Misano, Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	MX2-WM Riola Sardo, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	SBK-WM Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	DTM Trophy Assen, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.00	NASCAR Cup Series, Bristol (Aufz.)	Sport 1+*
16.00	MXGP-WM Riola Sardo, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	SBK-WM Barcelona, SP Race (Aufz.)	Eurosport 2*
17.30	SBK-WM Barcelona, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
18.00	SSP-WM Barcelona, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
19.30	Speed – Das Motorsportmagazin	Servus TV A**
20.00	MotoE Misano, Highlights	SRF 2
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1

Montag, 20. September

00.20	IndyCar Monterey, Rennen (Aufz.)	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 17. September

ab 09.00	Motorrad-WM Misano, alle FP1 **LIVE**	servus.com
12.55	DTM Assen, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
ab 13.15	Motorrad-WM Misano, alle FP2 **LIVE**	servus.com
15.25	DTM Assen, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de

Samstag, 18. September

ab 09.00	Motorrad-WM Misano, alle FP3 **LIVE**	servus.com
10.05	DTM Assen, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 12.05	ADAC RW Hockenheim, der Samstag **LIVE**	YouTube
13.00	DTM Assen, 1. Rennen **LIVE**	ran.de

Sonntag, 19. September

10.05	DTM Assen, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 10.45	ELMS Spa, Rennen **LIVE**	YouTube
ab 11.00	ADAC RW Hockenheim, der Sonntag **LIVE**	YouTube
13.00	DTM Assen, 2. Rennen **LIVE**	ran.de

* kostenpflichtig   ** nur Österreich

Vorschau



RED BULL

DTM: Geht die Lawson-Show beim Holland-Gastspiel in Assen weiter?



DUCATI

MotoGP: Kann Francesco Bagnaia in Misano auch sein Heimrennen gewinnen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

16.–18.09.	Rallye-EM, Azoren	P
17./18.09.	NASCAR Xfinity/Cup, Bristol	USA
18./19.09.	Rallycross-WM, Riga	LV
18./19.09.	DTM, Assen	NL
18./19.09.	ADAC Racing Weekend, Hockenheim	D
18.09.	1000-km-Rennen, Nürburgring	D
19.09.	IndyCar Series, Monterey (Laguna Seca)	USA
19.09.	European Le Mans Series (ELMS), Spa	B
19.09.	Tourenwagen/BTCC, Croft	GB

Motorrad

18.09.	Enduro-EM, Kielce	PL
18.09.	Flattrack-WM, Vasad	H
18./19.09.	Superbike-WM, Barcelona	E
18./19.09.	Trial-WM, Gouveia	P
18./19.09.	Endurance-WM, Le Castellet (Bol d'Or)	F
19.09.	Motorrad-WM, Misano	I
19.09.	Motocross-WM, Riola Sardo	I
19.09.	Supermoto of Nations, Carole	F